



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 369]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 10, 2016/आश्विन 18, 1938

No. 369]

NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 10, 2016/ASVINA 18, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 29 सितम्बर 2016

सं. टीएएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड से प्राप्त उनके दरमान के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का, संलग्न आदेशानुसार, निस्तारण करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/8/2016-टीएमआईएलएल

टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

...

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितम्बर, 2016 के 17 वे दिन पारित)

यह मामला टी एम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) से प्राप्त उसके दरमानों में सामान्य संशोधन के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन से संबंधी प्रस्ताव का निपटान करते हुए 20 मई, 2014 को आदेश पारित किया था। वह आदेश भारत के राजपत्र में 10 जून 2014 को राजपत्र संख्या 175 के रूप में अधिसूचित हुआ था। उक्त आदेश के द्वारा टीएमआईएलएल द्वारा 1 अप्रैल, 2013 से 30 जून, 2014 तक की अवधि के दौरान प्रदान की गई सेवाओं के लिए वास्तव में 2008 के स्तर के, प्रशुल्क उगाहे गए और उन्हें प्रशुल्क निधारण के लिए सीमित प्रयोजन हेतु मान्यता दी गई और प्रशुल्क के 2011 के स्तर पर 90 प्रतिशत वृद्धि की मंजूरी दी गई थी जो 01 जुलाई, 2014 से 31 मार्च, 2016 तक प्रभावी रहे। उक्त आदेश में प्रशुल्क की वैधता 31 मार्च 2016 तक निर्धारित करता है।

2.2. तत्पश्चात्, टीएमआईएलएल ने 20 मई, 2014 के आदेश की समीक्षा के लिए 09 जुलाई, 2014 को मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1 के अनुसरण में एक आवेदन दायर किया। प्राधिकरण ने अपने 13 फरवरी, 2015 के आदेश द्वारा समीक्षा आवेदन का निपटारा कर दिया। इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश के द्वारा मई 2014 के आदेश द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क स्तर की यथा-स्थिति बनाए रखते हुए, दरों की उगाही को शासित करने वाली सोपाधिकताओं में कुछेक आशोधन अंतर्विष्ट किये थे।

3. इस पृष्ठभूमि में टीएमआईएलएल ने 1 अप्रैल, 2016 से 31 मार्च, 2019 तक की 3 वर्षीय प्रशुल्क चक्र के लिए दरमानों में समान्य संशोधन हेतु 7 जनवरी, 2016 को एक प्रस्ताव दायर किया।

4. टीएमआईएलएल के 7 जनवरी, 2016 के पत्र के द्वारा दायर प्रस्ताव में पाये गए मुख्य मुद्दों का सार निम्नानुसार हैः-

- प्रस्ताव 3 वर्ष की अवधि के लिए है अर्थात् वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19.
- प्रशुल्क प्रस्ताव 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किये गए हैं।
- वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के वास्तविक और 2016-17 से 2018-19 तक के अनुमानित भेजे गए हैं।
- वर्ष 2013-14 से 2018-19 तक प्रस्ताव के अनुसार कुल यातायात आंकड़े (वास्तविक तथा अनुमानित) निम्नवत् हैः-

| वर्ष | यातायात (एमटी में) | वास्तविक / अनुमानित |
|---------|--------------------|---------------------|
| 2013-14 | 710789 | वास्तविक |
| 2014-15 | 869461 | |
| 2015-16 | 1271402 | |
| 2016-17 | 1055000 | अनुमानित |
| 2017-18 | 1065000 | |
| 2018-19 | 1150000 | |

- वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वास्तविक प्रवाह क्षमता 710789 एमटी, 869461 एमटी, 1271402 एमटी लाइसेंस करार के अनुसार 5,00,000 टीईयू की न्यूनतम उत्पादन प्रवाह क्षमता से अधिक है।
- वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए यातायात का आकलन क्रमशः 1055000 एमटी, 10650000 एमटी, 1150000 एमटी किया गया है जो टर्मिनल की निर्धारित क्षमता अर्थात् 11,24,000 एमटी/ टीईयू से कम निर्धारित की गई है।
- वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वास्तविक यातायात का वर्तमान स्तर और वर्ष 2016-17 से 18-19 के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आकलित यातायात की आकलित वित्तीय और लागत स्थिति, जैसी की टीएमआईएलएल द्वारा समेकित आय और लागत विवरण में दर्शायी गई है का सार निम्नानुसार है।

(रु. लाख में)

| क्र.सं. | विवरण | वास्तविक | | | यातायात के वर्तमान स्तर पर आकलित | | |
|---------|----------------------------------|----------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |
| i. | यातायात (एमटी में) | 7107789 | 869461 | 1271402 | 1055000 | 1065000 | 1150000 |
| ii. | प्रचालन लागत, मूल्यहास को छोड़कर | 1785 | 2018 | 2693 | 2929 | 2975 | 3178 |
| iii. | मूल्यहास | 373 | 381 | 383 | 400 | 524 | 673 |
| iv. | उपरिव्यय | 486 | 498 | 714 | 741 | 769 | 798 |
| v. | प्रचालन अतिरेक / (धारा) | (157) | 61 | 430 | 1053 | 799 | 760 |
| vi. | वित्तीय और विविध आय (एफएमआई) | 113 | 149 | 86.49 | 86.56 | 86.64 | 150.74 |

| | | | | | | | |
|-------|--|-------|--------|-------|-------|-------|--------|
| vii. | वित्तीय और विविध व्यय (एफएमई) | 26.13 | 28.85 | 29.00 | 30.11 | 31.26 | 32.45 |
| viii. | एफएमआई घटा एफएमई | 87.35 | 120.31 | 57.49 | 56.45 | 55.39 | 118.29 |
| ix. | द्वयज्ञ और कर पूर्व अधिशेष | (70) | 181 | 487 | 1110 | 854 | 879 |
| x. | नियोजित पूंजी | 3284 | 4564 | 4415 | 4414 | 7315 | 6651 |
| xi. | आरओसीई - अधिकतम अनुमत @ 16% | 525 | 730 | 706 | 706 | 1170 | 1064 |
| xii. | अनुज्ञय आरओसीई के पश्चात् निवल बेशी/(कमी) | (595) | (549) | (219) | 404 | (316) | (186) |
| xiii. | निवल बेशी/(कमी) प्रचालन आय के % के रूप में | (24%) | (19%) | (5%) | 8% | (6%) | (3%) |

(viii) वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक प्रचालन की सहज उपलब्धि और प्रत्याशित यातायात में वृद्धि के लिए टीएमआईएलएल ने वित्तीय वर्ष 2015-16 और 16-17 में पूंजी लागत में निम्नलिखित संवर्द्धनों का प्रस्ताव किया है जिन्हें नीचे दिया जा रहा है:-

| निवेश का व्यौरा | वर्ष के लिए | निवेश की लागत (लाख रु. में) | क्षमता (एमटी/टीईयू) | अभियुक्ति/कारण |
|---|-------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------------|
| 1 नग फार्किलिफ्ट और ऊंचा मस्तूल तथा वर्थ संख्या 12 में कार्यालय भवन | 2015-16 | 255 | 32एमटी | पुरानी फार्किलिफ्ट का प्रतिस्थापन |
| 2 नग फार्किलिफ्ट | 2016-17 | 322 | 32एमटी | पुरानी फार्किलिफ्ट का प्रतिस्थापन |
| एचएमसी की खरीद | 2017-18 | 3400 | 124एमटी | पुरानी एचचएमसी का प्रतिस्थापन |

(ix) टीएमआईएलएल ने इस प्राधिकरण द्वारा 20 मई, 2014 के आदेश संख्या टीएमपी/44/2012 द्वारा अनुमोदित दरमानों में से केवल निम्नलिखित प्रशुल्क मदों के दरमानों में संशोधन चाहा गया हैं

(रु. दर/एमटी में)

| क्र.सं. | विवरण | वर्तमान दर | प्रस्तावित दर | दर में % वृद्धि |
|---------|---|------------|-----------------|--|
| 1. | कार्गो और विभिन्न आकृतियों और आकारों के मशीनरी तथा स्पेयर(अचल युनिट) की परियोजना के लिए घाट-शुल्क प्रभार. | 116.01 | 290.00 | 150% |
| 2. | कार्गो और विभिन्न आकृतियों और आकारों के मशीनरी तथा स्पेयर (अचल युनिट) की परियोजना के लिए ऑन बोर्ड प्रभार. | 66.27 | 80.00 | 20.72% |
| 3. | 20 एमटी (प्रति पाली) से ऊपर की क्षमता की फार्किलिफ्ट के लिए उपस्कर सहायता प्रभार | लागू नहीं | 25000.00 | नई मद |
| 4. | खाली भूमि के अल्पकालीन आवंटन का पटा किराया (रु. प्रति वर्गमीटर/प्रतिमाह) | 48.05 | प्रस्तावित नहीं | विषय विद्यमान नहीं |
| 5. | ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूर्ण पार्सल आकार पर लागू)। सभी शुल्क बल्क कार्गो | लागू नहीं | 6.50 | पक्षकारों को बिना किसी विवाद के सेवा देने के लिए प्रति एम/टी आधार पर प्रस्तावित की गई मदें |
| 6. | ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूर्ण पार्सल आकार पर लागू)। एचआरसी/सीआरसी, प्लेट शीट डब्ल्यूआरसी, ड्यूब/पाइप | लागू नहीं | 13.00 | |

(x) टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन के आधार पर, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित निवल बेशी/कमी निम्नवत् है:-

(रु. लाख में)

| क्र.सं. | विवरण | वास्तविक | | | यातायात के वर्तमान स्तर पर आकलित | | | ट्रैफ़िक प्रस्तावित स्तर पर अनुमान | | |
|---------|--|----------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|------------------------------------|---------|---------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |
| | यातायात (एमटी में) | 710789 | 869461 | 1271402 | 1055000 | 1065000 | 1150000 | 1055000 | 1065000 | 1150000 |
| (ii) | प्रचालन आय | 2487 | 2957 | 4219 | 5123 | 5067 | 5411 | 5215 | 5159 | 5502 |
| (iii) | अनुज्ञेर आरओसीई के पश्चात् निवल बेशी/(कमी) | (595) | (549) | (219) | 404 | (316) | (186) | 488 | (232) | (102) |
| (iv) | प्रचालनआय केप्रतिशत के रूप में निवल घाटा | -24% | -19% | -5% | 8% | -6% | -3% | 9% | -4% | -2% |

5. हमारे 20 जनवरी, 2016 के पत्र के द्वारा किये गए हमारे अनुरोध पर, टीएमआईएलएल ने अपने 28 जनवरी, 2016 के पत्र के द्वारा वर्ष 2013-14 और वर्ष 2014-15 के लेखापरीक्षित पृथक्क लेखे प्रस्तुत किये। तत्पश्चात्, टीएमआईएलएल ने अपने 28 जून, 2016 के पत्र के द्वारा वर्ष 2015-16 के पृथक्क प्रारूप लेखे प्रस्तुत किये। तथापि, टीएमआईएलएल ने बताया कि लेखापरीक्षा के बाद यह आंकड़े बदल भी सकते हैं।

6.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, 7 जनवरी 2016 के प्रस्ताव को लाइसेंसदाता पत्तन अर्थात् केओपीटी और सबधित प्रयोक्ता/संगठनों को हमारे 20 जनवरी, 2016 के पत्र द्वारा उनकी टिप्पणियां मंगायी गई थीं। केओपीटी को छोड़कर अनुस्मारक के बावजूद भी, मामले की अंतिमता तक किसी भी प्रयोक्ता ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी। केओपीटी ने अपने के 2016 मार्च 9पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी। हमने अपने 14 मार्च, 2016 के पत्र के द्वारा केओपीटी की टिप्पणियों का टीएमआईएलएल को भेज दिया। तत्पश्चात् टीएमआईएलएल ने अपने 20 अप्रैल, 2016 के पत्र के द्वारा केओपीटी की टिप्पणियों पर अपना उत्तर दिया।

6.2. केओपीटी के 9 मार्च, 2016 के पत्र के द्वारा दी गई टिप्पणियों पर टीएमआईएलएल द्वारा अपने 20 अप्रैल, 2016 के पत्र के द्वारा दी गई टिप्पणियों को हमारे 10 जून, 2016 के पत्र के पत्र के केओपीटी को भेजा। केओपीटी को टीएमआईएलएल द्वारा किये गए अपने निवेदनों पर केओपीटी को विंदुवार उत्तर देने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी को हमारे 04 जुलाई, 2016 के पत्र के द्वारा अनुस्मारक भी दिया गया। मामले को अंतिम रूप दिये जाने तक केओपीटी ने कोई उत्तर नहीं दिया था।

7.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, टीएमआईएलएल को हमारे 20 अप्रैल, 2016 के पत्र के द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल ने अपने, 26 मई, 2016 के पत्र के द्वारा अपना उत्तर भेजा। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर टीएमआईएलएल द्वारा दिये गए उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:-

| क्र.सं. | हमारे द्वारा मांगी गई सूचना//स्पष्टीकरण | टीएमआईएलएल का उत्तर |
|---------|--|--|
| (क) | सामाच्य: | |
| (i) | टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत फार्म 3क वर्ष 2016-17 से 2018-19 की 3 वर्ष की अवधि के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर 0.6% का औसत घाटा दर्शा रहा है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने परियोजना कार्गों और विभिन्न आकारों और आकृतियों (खंड 4, क्रमांक 5) की मशीनरी और स्पेयरों के (अचल यूनिटों) घाटशुल्क प्रभारों में 150% और परियोजना कार्गों और स्पेयरों (अचल यूनिटों) (खंड 5, क्रमांक 3) के ऑन-बोर्ड प्रभारों में लगभग 21% की वृद्धि इस बात पर विचार करने के बाद चाही गई है कि इन कार्गों का उत्पादन स्तर अन्य शुक्र बल्क कार्गों से कहीं कम है। इन कार्गों के लिए आवश्यक गियरों, औजारों और टैकलों के साथ परिष्कृत प्रहस्तन की जरूरत होती है। इस वृद्धि की मांग पर हल्दिया पर इन कार्गों के लिए प्रतिस्पर्धी दर पर भी विचार किया गया है। खंड 10 क्रमांक 10 (क) में टीएमआईएलएल ने प्रतिपाली आधार पर 20 एमटी से अधिक की क्षमता की फार्कलिफ्ट की दरें शामिल करने का अनुरोध किया है। | टीएमआईएलएल ने कमी/बेशी स्थिति पर विचार कर तथा हल्दिया गोदी परिसर पर प्रतिस्पर्धी की स्थिति पर विचार करने के पश्चात् नए दरमानों का प्रस्ताव किया है। टीएमआईएलएल द्वारा परियोजना कार्गों और विभिन्न आकारों और आकृतियों (खंड 4, क्रमांक 5) की मशीनरी और स्पेयरों के (अचल यूनिटों) घाटशुल्क प्रभारों में 150% और परियोजना कार्गों और स्पेयरों (अचल यूनिटों) (खंड 5, क्रमांक 3) के ऑन-बोर्ड प्रभारों में लगभग 21% की वृद्धि इस बात पर विचार करने के बाद चाही गई है कि इन कार्गों का उत्पादन स्तर अन्य शुक्र बल्क कार्गों से कहीं कम है। इन कार्गों के लिए आवश्यक गियरों, औजारों और टैकलों के साथ परिष्कृत प्रहस्तन की जरूरत होती है। इस वृद्धि की मांग पर हल्दिया पर इन कार्गों के लिए प्रतिस्पर्धी दर पर भी विचार किया गया है। खंड 10 क्रमांक 10 (क) में टीएमआईएलएल ने प्रतिपाली आधार पर 20 एमटी से अधिक की क्षमता की फार्कलिफ्ट की दरें शामिल करने का अनुरोध किया है। |

| | | |
|-------|--|---|
| | <p>लिए उपस्कर सहायता के लिए प्रति पाली 25000/- रुपये और शुक्र बल्क कार्गों के लिए 6.50 रुपये प्रति एमटी तथा एचआरसी/सीआरसी, प्लेट शीट, डब्ल्यू आरसी, ट्यूब/पाइपों के लिए 13.00 रुपये प्रति एमटी ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन के नए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। अन्य प्रशुल्क मदों के लिए यथास्थिति बनाए रखी गई है।</p> <p>इस संबंध में, टीएमआईएलएल को प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में उपरोक्त प्रशुल्क मदों में चाही गई वृद्धि के सह-संबद्ध के एक विश्लेषण और आवश्यक परिकलन प्रस्तुत किया जाये।</p> | <p>टीएमआईएलएल – बी#12 पर विभिन्न प्रकार के स्टील कार्गों का प्रहस्तन करता है जिसमें युनिट भार अक्सर 20एमटी से अधिक रहता है। इसलिए सुरक्षित प्रहस्तन के लिए 25एमटी और 32 एमटी की क्षमता वाली फार्कलिफ्ट लगानी पड़ती हैं। चूंकि इन उपस्करों की दरें और उनका उपभोग प्रतिमान भी अधिक होती है, टीएमआईएलएल ने इस श्रेणी के लिए उच्च दरों का प्रस्ताव किया है।</p> <p>खंड 10, क्रमांक 10 (ब) में ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रदान करने के लिए प्रति एमटी पर शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इसका कारण यह है कि बहुत से ग्राहक प्रति एमटी दर मांगते हैं और वे वास्तव में उपयुक्त उपस्कर के ब्यौरे में नहीं जाना चाहते। प्रति एमटी दर उन्हें पत्तन पर उनके कार्गों की कुल प्रहस्तन लागत निकालने में सहायक होती है।</p> <p>[टीएमआईएलएल ने राजस्व की स्थिति की निष्पभाविता स्थापित करने के लिए कुछेक प्रशुल्क मदों में मांगी गई कमी और बेशी का निश्चित संबंध नहीं बताया है।]</p> |
| (ii) | <p>टीएमआईएलएल ने फार्म-1 में बताया है कि इसकी कीमत निर्धारण प्रणाली लागत आधारित है। टीएमआईएलएल को यूनिट मूल्य पर उत्पादकता में प्रत्याशित सुधार का प्रभाव बताना होगा।</p> | <p>हार्वर मोबाइल क्रेनों के प्रयोग के लिए भिन्न दरों पर विचार बहुत से कार्गों की उत्पादकता के आधार पर किया गया है और खंड 10 के अंतर्गत दरों और सौपाधिकताओं में शामिल किया गया है।</p> <p>यह भी कि प्रयोक्ता को लौह अयस्क की दोहरी स्टैकिंग की लागत से भी खंड 10/खंड 7 के अंतर्गत बचाया गया है।</p> <p>प्रति एमटी आधार पर वैकल्पिक दर का प्रस्ताव ऑन-बोर्ड उपस्करों के प्रयोग और हार्वर मोबाइल क्रेनों का प्रयोग प्रयोक्ताओं को वाणिज्यक रूप से सुविधा प्रदान करने के लिए किया गया है और उसे विभिन्न उत्पादकता स्तरों पर विचार करने के बाद निकाला गया है।</p> |
| (iii) | <p>फार्म-1 के क्रमांक 4 के संदर्भ में टीएमआईएलएल ने केवल वर्तमान दरमानों और प्रस्तावित दरमानों की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत की है। तथापि, टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में अंतर्विष्ट परिवर्तनों का औचित्य/कारण नहीं बताए हैं। टीएमआईएलएल दरों और सौपाधिकताओं में प्रस्तावित प्रत्येक परिवर्तन का औचित्य/कारण प्रस्तुत करने हैं।</p> | <p>टीएमआईएलएल ने वृद्धि केवल परियोजना कार्गों/मशीनरी और स्पेयरों के लिए चाही है। जिसके कारण क (i) में पहले ही स्पष्ट कर दिए हैं।</p> |
| (iv) | <p>2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के बैंचमार्क के संबंद्ध होने चाहिए। टीएमआईएलएल ने अपने फार्म-1 के क्रमांक 6 पर पोत-दिवस उत्पादन का लक्ष्य 4400 एमटी पर बनाये रखा है जैसा कि 2011 में सामान्य संशोधन के पहले के प्रस्ताव में था। उत्पादकता के बैंचमार्क स्तर में सुधार की किसी प्रत्याशा न करने के कारण बताने होंगे।</p> | <p>हल्दिया की ड्राफ्ट स्थिति में कोई ज्यादा सुधार नहीं हुआ है अतः हल्दिया आने वाले पोतों का पार्सल आकार अभी वही है। कार्गों मिश्रण और प्रहस्त विधि (उपस्कर, औजार, टैक्लस, गीयर आदि) भी वही हैं। अतः टीएमआईएलएल ने उच्च उत्पादकता स्तर पर विचार नहीं किया है।</p> |
| (v) | <p>वास्तविक के सामने पहले दिये गए आकलनों की तुलना</p> | |
| (i) | <p>पूर्वाधि विश्लेषण के संदर्भ में टीएमआईएलएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करें:</p> <p>(क) वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लागत विवरण में प्रचालन व्यय, मूल्यहास, उपरिव्यय और वित्त तथा विविध व्यय का कुल योग इन्हीं वर्षों के टीएमआईएलएल के पृथक लेखाओं में प्रदर्शित कुल व्यय से मेल नहीं</p> | <p>एक समाधान विवरण प्रस्तुत है, जिसमें आंकड़े टीएमआईएलएल द्वारा दिये गए पृथक आंकड़ों से मेल खाते हैं।</p> <p>[समाधान विवरण स्थायी परिसंपत्तियों के संदर्भ में ही प्रस्तुत किया गया है। पृथक लेखाओं में और लागत विवरणों में दर्शाये गए प्रचालन व्ययों के बीच का समाधान विवरण टीएमआईएलएल द्वारा भेजा नहीं गया है।]</p> |

| | | |
|------|--|--|
| | <p>खाता/टीएमआईएलएल भिन्नता का समाधान करते हुए और भिन्नता के कारण बताते हुए एक समाधान विवरण प्रस्तुत करो।</p> <p>(ख) वर्ष 2015-16 के आरंभ में परिसंपत्तियों का सकल ब्लाक, जैसा कि टीएमआईएलएल ने फार्म 4क में सुविचारित किया है, वर्ष 2014-15 के वियोजित लेखाओं में दर्शायी परिसंपत्तियों के अंत सकल ब्लाक से मेल नहीं खाता है। इसी प्रकार, परिसंपत्तियों का निवल ब्लाक भी मेल नहीं खाता है। ऐसा प्रतीत होता है कि वियोजित लेखाओं का भाग बनी स्थायी परिसंपत्तियों की अनुसूची पूरे हल्दिया की है न कि मात्र वर्थ संख्या 12 की। इस स्थिति को देखते हुए, टीएमआईएलएल वर्ष 2013-14 से वर्ष 2015-16 तक की वर्थ संख्या 12 की स्थायी परिसंपत्ति अनुसूची प्रस्तुत करें। स्थायी परिसंपत्ति अनुसूची के सकल ब्लॉक और निवल ब्लॉक (टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत करना है) में यदि कोई अंतर है तो फार्म 4क का समाधान करना होगा और भिन्नता के कारण बताने होंगे।</p> | |
| (ii) | <p>चूंकि वित्तीय वर्ष 2015-16 पहले ही समाप्त हो चुका है, टीएमआईएलएल को वर्ष 2015-16 के वियोजित खाते भेजने होंगे। वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के आकलनों को वर्ष 2015-16 के वास्तविकों के साथ अद्यतन करना होगा, यदि अपेक्षित है।</p> | <p>वर्ष 2015-16 के वियोजित खाते प्रक्रियाधीन हैं क्योंकि वर्ष 2016 की लेखा पुस्तकों को अब अंतिम रूप दिया जा चुका है। हम तब तक इसे नहीं दे सकते जब तक कि इनकी लेखापरीक्षा नहीं हो जाती और अंतिम रूप नहीं दिया जाता।</p> <p>(तत्पश्चात्, टीएमआईएलएल ने अपने 28 जून, 2016 के पत्र के द्वारा वर्ष 2015-16 के वियोजित लेखे प्रस्तुत किये।)</p> |
| (ग) | <u>वित्तीय/लागत विवरण:</u> | |
| (1) | <u>क्षमता:</u> | |
| | <p>(i) टीएमआईएलएल को वर्ष 2013-14 से 2018-19 तक के लिए वर्थ संख्या 12 पर 11.24 लाख एमटी तक पहुंचने का परिकलन प्रस्तुत करना होगा।</p> | <p>4400 की पोत दिवस उत्पादकता का परिकलन पिछले वर्षों में वास्तविक प्राप्त उत्पादकता के आधार पर किया गया है। तथापि उसका आकलन वर्थ पर वास्तव में मिश्रित कार्गो प्रहस्तन के आधार पर किया गया है।</p> <p>क्षमता का आकलन पिछले निष्पादन और अन्य ड्राफ्ट प्रतिबंध, लॉक गेट बाधाओं के कारण पत्तन में प्रवेश/तिरने वाले पोतों की संख्या की सीमित संख्या जैसे अन्य परिदृश्यों पर विचार किया गया है।</p> <p>[टीएमआईएलएल ने 11.24 लाख एमटी निर्धारित क्षमता के समर्थन में आकलन प्रस्तुत नहीं किया है।]</p> |
| (2) | <u>यातायात:</u> | |
| | यातायात के आकलन के संदर्भ में टीएमआईएलएल को निम्नलिखित को स्पष्ट करना है:- | |
| (क) | टीएमआईएलएल 01 अप्रैल, 2015 से 31 मार्च, 2016 की अवधि के बीच कार्गो-वार वास्तव में प्रहस्तियातायात का व्यौरा दें | टीएमआईएलएल ने अप्रैल, 2015 से मार्च 2016 तक 13,48,095 एमटी प्रहस्तन किया है:- |

| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>कार्गो</th><th>वित्त वर्ष 16 (एमटी)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>लौह अयस्क</td><td>4,58,371</td></tr> <tr> <td>फलक्स</td><td>2,55,460</td></tr> <tr> <td>परियोजना/अन्य कार्गो</td><td>15,551</td></tr> <tr> <td>इस्पात आयात</td><td>4,83,587</td></tr> <tr> <td>स्टील निर्यात व तटीय-टीएसएल</td><td>28,905</td></tr> <tr> <td>उर्वरक</td><td>88,326</td></tr> <tr> <td>अन्य</td><td>17,895</td></tr> <tr> <td>योग</td><td>13,48,095</td></tr> </tbody> </table> | कार्गो | वित्त वर्ष 16 (एमटी) | लौह अयस्क | 4,58,371 | फलक्स | 2,55,460 | परियोजना/अन्य कार्गो | 15,551 | इस्पात आयात | 4,83,587 | स्टील निर्यात व तटीय-टीएसएल | 28,905 | उर्वरक | 88,326 | अन्य | 17,895 | योग | 13,48,095 |
|-----------------------------|---|--|--------|----------------------|-----------|----------|-------|----------|----------------------|--------|-------------|----------|-----------------------------|--------|--------|--------|------|--------|------------|------------------|
| कार्गो | वित्त वर्ष 16 (एमटी) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| लौह अयस्क | 4,58,371 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| फलक्स | 2,55,460 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| परियोजना/अन्य कार्गो | 15,551 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| इस्पात आयात | 4,83,587 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| स्टील निर्यात व तटीय-टीएसएल | 28,905 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| उर्वरक | 88,326 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| अन्य | 17,895 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| योग | 13,48,095 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ख) | (i) वर्ष 2013-14 के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2014-15 के दौरान लौह अयस्क के यातायात में 51% की भारी कमी के कारण। | टीएमआईएलएल ने 2013-14 में विभिन्न तृतीय पक्षों के लिए लौह अयस्क के निर्यात का प्रहस्तन किया। तथापि, भारत सरकार द्वारा निर्यात शुल्क के कार्यान्वयन के कारण और खराब अंतरराष्ट्रीय बाजार के कारण लौह अयस्क का निर्यात धीरे-धीरे घट गया और अप्रैल 2014 के बाद शून्य हो गया। टीएमआईएलएल ने 2014-15 में केवल 43के लौह अयस्क निर्यात किया जबकि 2013-14 में 269के किया था। लेकिन, भारत में खनन संबंधी मुद्दों के कारण टाटा स्टील को 2014-15 और 2015-16 में लौह अयस्क का आयात करने के लिए मजबूर होना पड़ा। टीएमआईएलएल ने 2014-15 में 88के और 2015-16 में 458के टाटा स्टील के लौह अयस्क का प्रहस्तन किया। टाटा स्टील के खनन संबंधी मुद्दों का अब समाधान हो गया हैं इसलिए उसने लौह अयस्क का आयात बंद कर दिया है। टाटा स्टील ने यह सेकेत दिया है कि वे आने वाले वर्षों में लौह अयस्क का आयात नहीं करेंगे। टीएमआईएलएल वैश्विक, अर्थव्यवस्था और बाजार की प्रवृत्तियों पर सुविचार करते हुए निकट भविष्य में लौह अयस्क के निर्यात की कोई भविष्यवाणी नहीं कर सकता। इसलिए टीएमआईएलएल के भावी वर्षों के लिए लौह अयस्क के प्रति किसी प्रमाणा पर विचार नहीं किया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ग) | वर्ष 2015-16 के लिए चूनापत्थर का अनुमानित यातायात 2.66 लाख टन की प्रत्याशा है जबकि 2016-17 और 2017-18 के लिए 6.50 लाख टन तथा 2018-19 के लिए 7.0 लाख टन का आकलन किया गया है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के आकलनों पर विचार करने का आधार क्या है। | टीएमआईएलएल ने 2015-16 में 2.55 लाख टन फलक्स (चूनापत्थर, पाइरोजिनाइट और डोलोमाइट) का प्रहस्तन किया है। टीएमआईएलएल ने 4.58 लाख एमटी लौह अयस्क का वर्ष संख्या 12 में 2015-16 में प्रहस्तन भी किया है। टीएमआईएलएल के पास वर्ष संख्या 12 के पास रेलवे साइडिंग नहीं हैं जो इसे रेल-बाउंड कार्गो फलक्स और लौह अयस्क जैसे शुल्क बल्क कार्गो को प्रहस्तित करने के आड़े आता है। टीएमआईएलएल ने जनवरी, 2015 में एलएल-6, वर्थ#12 पर एक नई रेलवे लाइन आरंभ की है, जिसके बाद शुष्क बल्क कार्गो के आने-जाने में वृद्धि होगी। जैसा पहले (i और ii) बताया गया है, टीएमआईएलएल वर्ष 2016-17 से वर्ष 2018-19 तक लौह अयस्क प्रहस्तन करने की कोई योजना नहीं है। अतः उनके पास वर्थ#12 में फलक्स को प्रहस्तित करने की क्षमता उपलब्ध है। टाटा स्टील की सतत् आधार पर हल्दिया में चूना पत्थर आयात करने की योजना है और हम वर्थ #12 में उसका बड़ा भाग प्रहस्तित करने में समर्थ रहेंगे और अन्य भाग हल्दिया स्थित अन्य पत्तन वर्थ प्रहस्तित करेंगे। उपरोक्त परिकल्पनाओं के आधार पर, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए वर्थ संख्या 12 पर चूना पत्थर (फलक्स) का एक बड़ा भाग प्रहस्तित करने की प्रत्याशा की है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (घ) | (i) वर्ष 2014-15 और वर्ष 2015-16 के अनुमानित यातायात में टाटा स्टील खाते में स्टील नौपरिवहन के यातायात में भारी कमी के कारण। | कमजोर बाजार स्थितियों और कम निर्यात मूल्य के कारण 2014-15 में टाटा स्टील का निर्यात काफी गिर गया। वही प्रवृत्ति 2015-16 में भी जारी रही। लेकिन, 2015-16 में स्टील कार्गो की तटीय आवाजाही को प्रहस्तित किया गया। 2015-16 के दौरान टाटा स्टील के लिए प्रहस्तित वास्तविक मात्रा निम्नवत् है: क.) निर्यात स्टील -12874 एमटी ख.) तटीय स्टील –16031 एमटी | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|-----|--|---|
| | (ii) वर्ष 2015-16 के दौरान 19667 टन के आकलित यातायात पर विचार करते हुए, वर्ष 2016-17 से वर्ष 2018-19 के दौरान प्रति वर्ष 1 लाख टन पर विचार करने का आधार इस अवधि के दौरान किसी वृद्धि को आकलन न करने के कारण। | स्टील के निर्यात की मात्रा और टाटा स्टील के कारण तटीय स्टील की प्रमात्रा पूर्णतः बाजार की स्थितियों पर निर्भर करती है। लेकिन, स्टील की तटीय आवाजाही 50के हो सकती है। कलिंगनगर स्टील प्लॉट के आरंभ होने को देखते हुए टाटा स्टील के निर्यात का बढ़ना संभावित है। इन कारणों से वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए उच्च प्रमात्रा का आकलन किया गया है। प्रमात्रा के बढ़ने की कोई स्पष्टता नहीं है। अतः हमने उसी प्रमात्रा को बनाये रखा है। |
| | (iii) इसी प्रकार, स्टील के यातायात के संबंध में (सेल और अन्यों के कारण) 2016-17 से 2018-19 की अवधि के लिए वर्ष 2013-14 में 4843 टन के वास्तविक की तुलना में किसी यातायात का आकलन न करने के कारण। | सेल और अन्यों के कारण स्टील कार्गों की कोई भविष्यवाणी नहीं हो सकती जिसे भावी वर्षों में प्रहसित किया जा सकेगा और इसलिए उस पर विचार नहीं किया गया। |
| (इ) | (i) 2013-14 की तुलना में 2014-15 के दौरान कच्ची चीनी के वास्तविक यातायात में लगभग 71% की भारी कमी | टीएमआईएलएल रेणुका शुगर के कारण चीनी का प्रहस्तन करता है, जिसकी एक फैक्ट्री हल्दिया में है। उत्पादन की तुलना में चीनी की घरेलू लागत अधिक होने के कारण प्लॉट बंद होने के कागार पर है। भविष्य में उनका चीनी आयात करने का कोई इरादा नहीं है। इसलिए हमारे यातायात आकलन में इस पर विचार नहीं किया गया। |
| | (ii) 2015-16 से 2018-19 तक किसी यातायात की प्रत्यशा न करने के कारणों का औचित्य क्या है। | |
| (च) | वर्ष 2015-16 की तुलना में वर्ष 2016-17 और 2017-18 के दौरान जेटी से स्टील/लॉग की उत्तरायी-सुपुर्दगी के यातायात में किसी वृद्धि का आकलन नहीं करने के कारण। | चीन, जापान, कोरिया आदि से स्टील के सस्ते आयात के कारण वर्ष 2014-15 और 2015-16 में भारत के स्टील के आयात में काफी वृद्धि हुई। इससे भारत के इस्पात उद्योग पर काफी बुरा प्रभाव पड़ा। एक समान स्थिति सृजित करने के लिए भारत सरकार ने भारत में स्टील के आयात को रोकने के लिए काफी कदम उठाये। स्टील के आयात पर उच्च दर पर सुरक्षा शुल्क आरोपित किया गया। इसके अतिरिक्त, फरवरी, 2016 से इस्पात का न्यूनतम आयात मूल्य (एमआईपी) को लागू किया गया जिससे, स्टील आयात काफी प्रभावित होगा। टीएमआईएलएल ने उन विभिन्न ग्राहकों से संपर्क साधा जो वर्ष संख्या 12 से स्टील का आयात और प्रहस्तन करते हैं और उनका कहना है कि स्टील के आयात की मात्रा कम होगी। उक्त तथ्यों पर विचार करते हुए टीएमआईएलएल ने वर्ष संख्या 12 में, आयातित स्टील के प्रहस्तन की कम प्रमात्रा का अनुमान लगाया है। |
| (छ) | प्लॉट से स्टील/लॉग उत्तरायी-सुपुर्दगी के मामले में वर्ष 2013-14 की तुलना में वर्ष 2014-15 में यातायात में काफी वृद्धि हुई है। 2015-16 के 3.06 लाख टन के प्रक्षेपित यातायात के प्रति वर्ष 2016-17 से वर्ष 2018-19 के दौरान 1.5 लाख टन प्रतिवर्ष के एक समान आकलन पर विचार किया गया है। कम यातायात पर विचार करने का कारण और दी गई अवधि में किसी वृद्धि का अनुमान न लगाने के कारण। | |
| (ज) | उर्वरकों के यातायात (धाट से सुपुर्दगी) का आकलन 2015-16 में 0.84 लाख टन किया गया है। लेकिन, 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 0.30 लाख टन, 0.40 लाख टन और 0.50 लाख टन किया गया है। 2015-16 की तुलना में 2016-17 से 2018-19 के दौरान कम आकलन के कारण। | आकलन बाजार सूचना और अनुमानों के आधार पर किया गया है। |
| (झ) | 2013-14 में 0.59 लाख टन से वर्ष 2014-15 में 0.17 लाख टन तक परियोजना कार्गों (टट प्रहस्तन के लिए उपस्कर टीएमआईएल द्वारा प्रदान नहीं किये जाते) के यातायात में कमी के कारण यह भी कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान प्रत्येक वर्ष के लिए 0.25 लाख टन स्थिर यातायात आकलन के कारण बताये। | टीएमआईएलएल ने 2015-16 के दौरान 15के परियोजना कार्गों का प्रहस्तन किया है। वर्तमान प्रमात्रा के आधार पर भविष्य के लिए प्रक्षेपण का अनुमान लगाया गया है। |

| (अ) | (i) टीएमआईएलएल ने अन्य कार्गों निर्दिष्ट नहीं के शीर्ष के अंतर्गत वर्ष 2015-16 में 17895 टन तक के यातायात का प्रक्षेपण किया है। लेकिन, इस किस्म के कार्गों का आकलन वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए नहीं किया है। | इस श्रेणी में कार्गों का आकलन करना बड़ा कठिन है, क्योंकि यह स्थल आधार पर होता है। अतः टीएमआईएलएल ने किसी प्रमात्रा का आकलन नहीं किया है। टीएमआईएलएल ने 2015-16 के दौरान 17895 एमटी पिंग आयरन का प्रहस्तन किया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|--------------------|--|------------------------|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|------|------|------|-----|-------|-------|-------|--|------|------|------|----|-------|-------|-------|--|--|--|-----|-------|-------|-------|--|
| | (ii) टीएमआईएलएल को अन्य कार्गों, निर्दिष्ट नहीं, शीर्ष के अंतर्गत कार्गों किस्मों का ब्यौरा भी देना है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (3) | प्रचालन आय: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) | टीएमआईएलएल ने कुछेक नई प्रशुल्क मदों को लागू करने का प्रस्ताव किया है अर्थात् उपस्कर सहायता प्रभार (फार्कलिफ्ट सहित) और सभी शुष्क बल्क कार्गों और एचआरसी/सीआरसी, प्लेट, शीट, डब्ल्यूआरसी, ट्यूब/पाइप आदि के लिए ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन। इन नई प्रशुल्क मदों से होने वाला वर्ष-वार अतिरिक्त राजस्व प्रभाव को मद वार निर्धारित किया जाए और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए परिकलन सहित, प्रस्तुत किया जाए। नई नई प्रशुल्क मदों से होने वालों अतिरिक्त राजस्व प्रभाव के आकलन के अभाव में, यह प्राधिकरण इन नई मदों को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं होगा। | <p>प्रति टन आधार पर “उपस्कर सहायता प्रभार” से होने वाला अनुमानित अतिरिक्त प्रभार नीचे दिया जा रहा है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>कार्यकलाप</th> <th>मात्रा(लाख एमटी में) दर (प्रतिएमटी)</th> <th>दर (लाख रु. में)</th> <th>राशि (लाख रु. में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016-17</td> <td>2017-18</td> <td>2018-19</td> <td>2016-17</td> <td>2017-18</td> <td>2018-19</td> </tr> <tr> <td>ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू) सभी शुष्क बल्क कार्गों</td> <td>6.50</td> <td>6.50</td> <td>7.00</td> <td>6.5</td> <td>42.25</td> <td>42.25</td> <td>45.50</td> </tr> <tr> <td>ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू) एचआरसी/सीआरसी, प्लेट, शीट, डब्ल्यूआरसी, ट्यूब/पाइप आदि</td> <td>2.50</td> <td>2.50</td> <td>2.75</td> <td>13</td> <td>32.50</td> <td>32.50</td> <td>35.75</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>योग</td> <td>74.75</td> <td>74.75</td> <td>81.25</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | कार्यकलाप | मात्रा(लाख एमटी में) दर (प्रतिएमटी) | दर (लाख रु. में) | राशि (लाख रु. में) | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू) सभी शुष्क बल्क कार्गों | 6.50 | 6.50 | 7.00 | 6.5 | 42.25 | 42.25 | 45.50 | ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू) एचआरसी/सीआरसी, प्लेट, शीट, डब्ल्यूआरसी, ट्यूब/पाइप आदि | 2.50 | 2.50 | 2.75 | 13 | 32.50 | 32.50 | 35.75 | | | | योग | 74.75 | 74.75 | 81.25 | |
| कार्यकलाप | मात्रा(लाख एमटी में) दर (प्रतिएमटी) | दर (लाख रु. में) | राशि (लाख रु. में) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू) सभी शुष्क बल्क कार्गों | 6.50 | 6.50 | 7.00 | 6.5 | 42.25 | 42.25 | 45.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू) एचआरसी/सीआरसी, प्लेट, शीट, डब्ल्यूआरसी, ट्यूब/पाइप आदि | 2.50 | 2.50 | 2.75 | 13 | 32.50 | 32.50 | 35.75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | योग | 74.75 | 74.75 | 81.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) | वर्तमान दरमानों पर आय का परिकलन करने में, टीएमआईएलएल ने विभिन्न किस्मों के कार्गों के लिए जैसे चूना पत्थर स्टील/लॉग, परियोजना कार्गों, ऑन-बोर्ड उपस्कर सहायता प्रभार प्रति हैच पालियों की संख्या, हैचों की संख्या से गुणा करके और पार्सल आकार से भाग करके निकाले गए हैं। आधार और सहायक दस्तावेज, प्रत्येक प्रकार के कार्गों के लिए उक्त संकल्पना की संकल्पनाओं का औचित्य, जहां कहीं भी इन प्रभारों पर विचार किया गया है, प्रस्तुत किया जाए। | पार्सल आकार और ऑन-बोर्ड उपस्करों के लिए जैसे लोडर, फार्कलिफ्ट आदि, पालियों की अपेक्षित संख्या पूर्वी की प्रवृत्ति के आधार पर आकलित किया गया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (4) | प्रचालन लागत: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) | परिचालन और प्रत्यक्ष श्रम : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | परिचालन और प्रत्यक्ष के संदर्भ में टीएमआईएलएल को निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करना है: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (क) | 2015-16 के लिए 668 लाख रुपये के अनुमानित व्यय के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें। | टीएमआईएलएल ने 07.01.2016 के पत्र संख्या टीएमआईएल/225/15-16 के द्वारा अपने मूल प्रस्ताव के साथ श्रम संबंधी सारी लागतों के लिए “निपटारा ज्ञापन” प्रदान किया है। 668 लाख रुपये का आवश्यक परिकलन प्रस्तुत है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ख) | वर्ष 2015-16 के लिए “लोडरों और फार्कलिफ्ट | टीएमआईएलएल ने 07.01.2016 के पत्र संख्या टीएमआईएल/225/15-16 के द्वारा | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | <p>के लिए आपरेटर” शीर्ष के अंतर्गत 11 श्रमिकों के मामले में 36527 रु. प्रति माह प्रति श्रमिक और 23 श्रमिकों के मामले में 19927 रु. प्रति श्रमिक प्रति माह की श्रमिक लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य।</p> | <p>अपने मूल प्रस्ताव के साथ श्रम संबंधी सारी लागतों के लिए “निपटारा ज्ञापन” प्रदान किया है।</p> <p>[टीएमआईएलएल ने 36639/- रु. प्रति श्रमिक प्रति माह और 19840/- रु. प्रति श्रमिक प्रति माह की श्रमिक लागत दर्शाते हुए परिकलन प्रस्तुत किया है।]</p> | | | | | | | | |
|-----------------|--|--|-----------------|----------------|--------|----------|------------|-----------|-----------------|-----------|
| (ग) | <p>वर्ष 2015-16 के लिए 25944/-रु. प्रतिमाह पर प्रत्येक ट्रेलर ड्राइवर की श्रम लागत और वर्ष 2015-16 के लिए 22728/-रु. प्रति माह प्रति ट्रेलर हैल्पर की श्रम लागत को समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य।</p> | <p>टीएमआईएलएल ने 07.01.2016 के पत्र संख्या टीएमआईएलएल/225/15-16 के द्वारा अपने मूल प्रस्ताव के साथ श्रम संबंधी सारी लागतों के लिए “निपटारा ज्ञापन” प्रदान किया है।</p> <p>[टीएमआईएलएल ने 25962/- रु. प्रति माह प्रति श्रमिक और 22725.24 रु. प्रति माह प्रति श्रमिक का परिकलन प्रस्तुत किया है।)</p> | | | | | | | | |
| (घ) | <p>टीएमआईएलएल ने हमें विभिन्न कंपनियों के प्रबंधन और श्रमिक संघों के बीच हुए समझौता ज्ञापनों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि ये समझौता ज्ञापन वर्ध संख्या 12 के लिए टीएमआईएलएल स्थिति प्रश्नक के सामान्य संशोधन से किस तरह संबंधित हैं। टीएमआईएलएल को स्थिति स्पष्ट करनी होगी।</p> | <p>टीएमआईएलएल ने 07.01.2016 के पत्र संख्या टीएमआईएलएल/225/15-16 के द्वारा अपने मूल प्रस्ताव के साथ श्रम संबंधी सारी लागतों के लिए “निपटारा ज्ञापन” प्रदान किया है। वर्ध संख्या 12 पर श्रम संबंधी सभी लागतें, जैसा कि ऊपर बताया गया है, इन समझौतों पर आधारित होती हैं जो सहायक श्रम आयुक्त की उपस्थिति में होते हैं। अतः टीएमआईएलएल द्वारा दी गई लागत के समर्थन में ये दस्तावेज प्रस्तुत किये गए हैं।</p> | | | | | | | | |
| (ii) | अनुरक्षण श्रम तथा प्रतिभूति लागत: | | | | | | | | | |
| | <p>टीएमआईएलएल को वर्ष 2015-16 के लिए अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत 12 श्रमिकों के मामले में 27195/- रु. प्रति माह प्रति श्रमिक और 23 श्रमिकों के मामले में 17830/-रु. प्रति श्रमिक प्रति माह की श्रमिक लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य।</p> | <p>टीएमआईएलएल ने 07.01.2016 के पत्र संख्या टीएमआईएलएल/225/15-16 के द्वारा अपने मूल प्रस्ताव के साथ श्रम संबंधी सारी लागतों के लिए “निपटारा ज्ञापन” प्रदान किया है।</p> <p>[टीएमआईएलएल ने 17893 प्रति माह प्रति श्रमिक के संबंध में केवल परिकलन प्रस्तुत किया है और 27195/-रु. प्रति माह प्रति श्रमिक का परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है।]</p> | | | | | | | | |
| (iii) | उपस्कर चालू लागत: | | | | | | | | | |
| (क) | तेल और स्नेहक: | | | | | | | | | |
| | <p>(i)वर्ष 2015-16 के लिए बल्क प्रहस्तन उपस्कर (लोडर) हेतु तेल और स्नेहकों की गणना करते समय, टीएमआईएलएल ने 12.61 रु. प्रति टन की दर पर लौह-अयस्क और चूना पत्थर के प्रक्षेपित यातायात पर विचार किया प्रतीत होता है। टीएमआईएलएल को लौह अयस्क और चूना पत्थर के विषय में तेल और स्नेहक के उपयोग पर सुनिचार करने का आधार स्पष्ट करना होगा और 12.61 रु. प्रति टन के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करना होगा।</p> | <p>टीएमआईएलएल के लिए 2015-16 में लोडर्स का प्रयोग केवल बल्क कार्गो के लिए किया गया है, अर्थात् चूना पत्थर और लौह अयस्क 12.61 रु. प्रति टन की दर प्रस्ताव भेजने के समय लोडर्स में तेल और स्नेहक के कारण आई प्रति टन वास्तविक लागत के आधार पर की गई है। परिकलन नीचे दिया जा रहा है:</p> <p>कुल लागत = 9009390/- रुपये</p> <p>कुल टन भार = 713832 एमटी</p> <p>दर प्रति एमटी = 12.62</p> | | | | | | | | |
| | <p>(ii)ट्रेलरों, फार्कलिफ्टों और हार्वर चल क्रेनों के विषय में 2015-16 में की गई तेल और स्नेहक वास्तविक लागत अलग-अलग प्रस्तुत करें।</p> | <p>2015-16 में ट्रेलरों, फार्कलिफ्टों और हार्वर चल क्रेनों के विषय में की गई तेल और स्नेहक की वास्तविक लागत इस प्रकार है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>उपस्कर की किस्म</th> <th>व्यय (रु. में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ट्रेलर</td> <td>807075/-</td> </tr> <tr> <td>फार्कलिफ्ट</td> <td>1991160/-</td> </tr> <tr> <td>हार्वर चल क्रेन</td> <td>5370096/-</td> </tr> </tbody> </table> | उपस्कर की किस्म | व्यय (रु. में) | ट्रेलर | 807075/- | फार्कलिफ्ट | 1991160/- | हार्वर चल क्रेन | 5370096/- |
| उपस्कर की किस्म | व्यय (रु. में) | | | | | | | | | |
| ट्रेलर | 807075/- | | | | | | | | | |
| फार्कलिफ्ट | 1991160/- | | | | | | | | | |
| हार्वर चल क्रेन | 5370096/- | | | | | | | | | |
| (ख) | मरम्मत और अनुरक्षण | | | | | | | | | |

| | | |
|------|--|--|
| | (i) वर्ष 2015-16 के दौरान वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत बतायें। | वर्ष 2015-16 के दौरान वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत 2,13,57,143/- रु. है। |
| | (ii) टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि एक बार किये गए व्ययों को लागत अनुमानों में विभक्त नहीं किया गया है। | लागत अनुमान वास्तविक व्ययों की प्रवृत्तियों के आधार पर किया गया है। |
| (ग) | <u>उपस्कर पंजीकरण लागत:</u> | |
| | टीएमआईएलएल को वर्ष 2015-16 के दौरान उपस्कर पंजीकरण लागत पर सुविचारित 16 लाख रुपये के समर्थन में दस्तावेजी साध्य देना होगा। | वर्ष 2015-16 के दौरान वास्तविक उपस्कर पंजीकरण लागत दी गई है। [टीएमआईएलएल ने वर्ष 2015-16 के दौरान वाहन वार रोड टैक्स के कुल 11,42,234.19 रु. का व्यौरा दिया है जबकि हमने 16 लाख रु. का व्यौरा मांगा है।] |
| (iv) | रायल्टी: | |
| (क) | टीएमआईएलएल के केओपीटी के साथ हुए लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार, टीएमआईएलएल को केओपीटी के आधार पर अपने यातायात पर राजस्व हिस्से का भुगतान करना अपेक्षित है। टीएमआईएलएल द्वारा 2016-17 से 2017-18 तक के राजस्व हिस्से के परिकलन के संदर्भ में प्रस्तुत विस्तरण से यह देखा जाता है कि प्रत्येक प्रकार के कार्गीं के लिए राजस्व हिस्से के भुगतान का निर्धारण करने के लिए टीएमआईएलएल ने दरमानों में निर्धारित दरों पर सुविचार किया है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2015-16 राजस्व हिस्से के परिकलन में सुविचारित दरेन तो केओपीटी के दरमानों के आधार पर हैं और न ही टीएमआईएलएल के केओपीटी स्थित उगाही योग्य कार्गीं संबंधी प्रभारों के आधार पर वर्ष 2015-16 से 2018-19 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए राजस्व हिस्से का पुनराकलन करना होगा। | उक्त कार्यकलापों के प्रति अर्जित राजस्व पर रायल्टी का भुगतान करना होता है। इसे स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा प्रमाणित भी किया गया है और एचडीसी, केआपीटी को नियमित आधार पर प्रस्तुत किया जाता है। वर्ष 2015-16 के लिए रायल्टी की गणना प्रचालन आय के आधार पर की गई थी जो स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा लेखापरीक्षा के अधीन है। लेखापरीक्षा शीघ्र ही आरंभ होने वाली है। |
| (ख) | यह देखा जाता है कि टीएमआईएलएल ने उनके द्वारा केओपीटी को राजस्व हिस्से के रूप में वर्ष 2015-16 से 2018-19 तक के सभी वर्षों के लिए ग्राह्य लागत को 8.19% पर प्रदत्त/देय पर सुविचार किया है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1. में अंतर्विष्ट अनुबंधों के अनुसार राजस्व हिस्से के हस्तांतरण की अनुमति टीएमआईएलएल के पिछले प्रभारों के 8.126% की सीमा तक उस समय केओपीटीके प्रचलित दरमानों के आधार पर दी गई थी। टीएमआईएलएल इस संदर्भ में राजस्व हिस्से के पुनराकलन पर विचार करे। | टीएमआईएलएल ने रायल्टी लागत को दूसरे उच्चतम बोलीकर्ता की दर के अनुसार किया है जैसा कि टीएमआईएलएल ने पिछली बार भी किया था। |
| (ग) | केओपीटी के वर्तमान दरमानों में ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण का निर्धारित नहीं किया गया है। इस संदर्भ में लौह अयस्क, चूनापत्थर, इस्पात नौभार (ठाठा स्टील), प्रत्येक जेटी और प्लॉट से उतारा | केओपीटी ने टीएमआईएलएल से ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों में से भी रायल्टी का दावा |

| | | |
|-----|---|---|
| | <p>गया इस्पात/लॉग और परियोजना कार्गों (टीएमआईएलएल द्वारा शोर प्रहस्तन के लिए उपस्कर नहीं दिये जाते) के मामले में ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों को शामिल करके राजस्व जिस्से के परिकलन को स्पष्ट करना होगा।</p> | <p>किया है और टीएमआईएलएल ने लाइसेंस करार के संगत खंड/बंडों के आधार पर विवाद भी किया है। लेकिन मामला माध्यस्थम् अधिकरण को भेजा गया है। टीएमआईएलएल और केओपीटी दोनों की सुनवाई पूरी हो गई है और माध्यस्थम् अधिकरण के पचाट की प्रतीक्षा है।</p> |
| (घ) | <p>इसके अतिरिक्त, टीएमआईएलएल उल्लेख किया है कि वह इस भुगतान के संबंध में केओपीटी से विवाद कर रहा है। इस संबंध में यह स्पर्शण कराया जाता है कि टीएमआईएलएल की प्रशुल्कों की पिछली समीक्षा के दौरान, टीएमआईएलएल ने सूचित किया कि मामला माध्यस्थ हल के लिए चला गया है। इस संबंध में, माध्यस्थ के परिणामों पर, यदि कोई हो, एक संक्षिप्त टिप्पणी भेजी जाए। कथित परिणामों के संबंध में इसे लागत विवरण में किये गए उपायों को भी दर्शाया जाए।</p> | |
| (ङ) | <p>यह स्पष्ट नहीं है कि :</p> <p>(i) लौह अयस्क के मामले में शिपमैट के समय डम्पर पर लदान के लिए 74.03 रुपये प्रति एमटी की दर पर राजस्व हिस्से में परिकलन में कैसे विचार किया गया। टीएमआईएलएल को कथित दर निकालने में केओपीटी दरमानों का संदर्भ प्रस्तुत करना होगा।</p> | <p>टीएमआईएलएल ने पूर्व में दिये गए कारणों से प्रहस्तित किये जाने वाले लौह अयस्क का प्रक्षेपण नहीं किया है। अतः लौह अयस्क के प्रति किसी राजस्व अथवा राजस्व हिस्से पर सुविचार नहीं किया गया है।</p> |
| | <p>(ii) इस्पात नौभार - टाटा स्टील से संबंधित राजस्व हिस्से के परिकलन में क्रमशः नौभार, प्लेसमैट, और निभार को हटाने, क्लीयरिंग और फार्वर्डिंग प्रभारों और ऑन-बोर्ड उपस्कर सहायता के समय ट्रेलर पर लदान की विभिन्न दरों पर विचार कैसे किया गया। टीएमआईएलएल को कथित दर निकालने के लिए मान्य किए गए केओपीटी के दरमानों का संदर्भ प्रस्तुत करना होगा।</p> <p>(iii) इस्पात नौभार (टाटा स्टील) - रेल बाउण्ड कार्गो - 82.86 रु. प्रति एमटी, 82.86 रु. प्रति एमटी और 56.97 रु. प्रति एमटी क्रमशः साइडिंग में लदायी, साइडिंग में उतराई और परिवहन की दरों की राजस्व हिस्सा परिकलन में कैसे सुविचारित किया गया है। टीएमआईएलएल को कथित दर निकालने में केओपीटी दरमानों का संदर्भ प्रस्तुत करना होगा।</p> <p>(iv) चूना पत्थर के संबंध में उपस्कर सहायता के लिए वर्ष 2015-16 में 4/- रु. प्रति एमटी और वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक 8.19 रु. प्रति एमटी की गणना पर राजस्व हिस्से के परिकलन में कैसे की गई। टीएमआईएलएल</p> | <p>टीएमआईएलएल ने कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।</p> <p>टीएमआईएलएल ने कोई टिप्पणी नहीं दी है।</p> <p>टीएमआईएलएल ने उपस्कर सहायता प्रभारों के लिए वर्ष 2015-16 में 4 रु. प्रति एमटी पर सुविचार नहीं किया है। 2015-16 के लिए रायलटी कुल प्रक्षेपित प्रचालन</p> |

| | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--|--|------------------------------|-------------------|----------------|---------------------|----------------|-------------------|-----|-------------------|
| | को कथित दर निकालने में केओपीटी दरमानों का संदर्भ प्रस्तुत करना होगा। | आय के आधार पर निकाली गई है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए 8.19 रु. प्रति एमटी पर सुविचार उपस्कर सहायता प्रभार की हमारी प्रस्तावित प्रति एमटी दर पर आधारित है। | | | | | | | | |
| (v) | (v) परियोजना कार्गों से संबंधित (तट प्रहस्तन के लिए उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा नहीं दिये जाते) तट श्रम प्रभारों के लिए 82.86 रु. प्रति एमटी की दर राजस्व हिस्से के परिकलन के लिए कैसे सुविचारित की गई। टीएमआईएलएल को कथित दर निकालने में केओपीटी दरमानों का संदर्भ प्रस्तुत करना होगा। | रायल्टी का भुगतान उक्त कार्यकलाप के प्रति अर्जित राजस्व पर किया जाता है। इसको स्वतंत्र लेखापरीक्षक ने प्रमाणित भी किया है और एचडीसी, केओपीटी को नियमित आधार पर प्रस्तुत किया जाता है। | | | | | | | | |
| (v) | उपस्कर किराया प्रभार | | | | | | | | | |
| (vi) | (क) उपस्कर किराया प्रभारों के संबंध में टीएमआईएलएल को वर्ष 2015-16 में सुविचारित कुल 7.13 लाख रुपये के किराया प्रभारों को निकाले जाने का परिकलन प्रस्तुत करना होगा। (ख) यदि किराया प्रभार किसी संविदा के आधार पर आकलित किया गया है तो परिकलन में सुविचारित किराया प्रभार दरों के समर्थन में संबंधित संविदा करार की प्रतियां प्रस्तुत की जाएं। | वर्ष 2015-16 के उपस्कर किराया प्रभारों पर वास्तविक 596500/- रु. का व्यय हुआ है। संबंधित संविदा की प्रति संलग्न है। (किसी वेंडर के साथ 06.11.2015 के संविदा की प्रति में 39 लाख रुपये (अर्थात् 30 शिफ्ट, 13000 रु. प्रति शिफ्ट की दर से) उत्थनक / बड़े लोडर के लिए, 18 लाख रुपये (अर्थात् 6000 एमटी के लिए 30 रु. प्रति एमटी) आई/ओ रेक लदान के लिए उपस्कर समर्थन और 14 लाख रु. (अर्थात् 2 नग के लिए 7 लाख रु.) बड़े लोडर किराये पर लेने की राशि दर्शायी गई है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत कथित दस्तावेज न तो किराया प्रभारों का परिकलन दर्शाता है और न ही 5965 लाख रु की राशि) | | | | | | | | |
| (vii) | बीमा: | | | | | | | | | |
| (k) | (क) टीएमआईएलएल ने 2014-15 के दौरान 16 लाख रु. वास्तविक व्यय के प्रति 2015-16 के लिए 37.70 लाख रु. की बीमा लागत प्रक्षेपित की है। जो लागत पर 135% की वृद्धि दर्शाती है। बीमा लागत में अत्यधिक वृद्धि के कारणों को स्पष्ट करना होगा। वर्ष 2015-16 की वास्तविक बीमा लागत दर्शायी जाए। (ख) 2016-17 के लिए सुविचारित बीमा लागत 40.92 लाख रु. और 2017-18 तथा 2018-19 के लिए 74.92 लाख रु. (2016-17 पर 83% की वृद्धि) है। बीमा लागत में अत्यधिक वृद्धि अनुमानों के कारण सिद्ध करें। | वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक बीमा लागत 26.83 लाख है। 2014-15 की तुलना में वृद्धि नए लोडरों के जुड़ने से हुई है। 2016-17, 17-18 और 18-19 के लिए बीमा लागत को फार्म 4क के अनुसार निवेश प्रस्तावों से संबद्ध किया गया है। | | | | | | | | |
| (viii) | अन्य व्यय : | | | | | | | | | |
| (k) | एलएसडी/खोलना: वर्ष 2015-16 के लिए स्टील नौभार (टाटा स्टील) के मामले में 92/- रु. प्रति एमटी और स्टील / लॉग उत्तरायी तथा परियोजना कार्गों के मामले में 16/- रु. प्रति एमटी की दर पर सुविचार किया गया है। इसके समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये जाएं। | टीएमआईएलएल द्वारा संविदा की प्रति प्रस्तुत की गई है। 92/- रु. प्रति एमटी की दर निम्नवत् निकाली गई है:- <table border="1"><tr><td>लैशिंग सामग्री की आपूर्ति दर</td><td>72 रु. प्रति एमटी</td></tr><tr><td>जमा वैट @ 5% =</td><td>3.60 रु. प्रति एमटी</td></tr><tr><td>श्रम आपूर्ति =</td><td>16 रु. प्रति एमटी</td></tr><tr><td>योग</td><td>92 रु. प्रति एमटी</td></tr></table> | लैशिंग सामग्री की आपूर्ति दर | 72 रु. प्रति एमटी | जमा वैट @ 5% = | 3.60 रु. प्रति एमटी | श्रम आपूर्ति = | 16 रु. प्रति एमटी | योग | 92 रु. प्रति एमटी |
| लैशिंग सामग्री की आपूर्ति दर | 72 रु. प्रति एमटी | | | | | | | | | |
| जमा वैट @ 5% = | 3.60 रु. प्रति एमटी | | | | | | | | | |
| श्रम आपूर्ति = | 16 रु. प्रति एमटी | | | | | | | | | |
| योग | 92 रु. प्रति एमटी | | | | | | | | | |
| लैशिंग सामग्री की आपूर्ति दर | 72 रु. प्रति एमटी | | | | | | | | | |
| जमा वैट @ 5% = | 3.60 रु. प्रति एमटी | | | | | | | | | |
| श्रम आपूर्ति = | 16 रु. प्रति एमटी | | | | | | | | | |
| योग | 92 रु. प्रति एमटी | | | | | | | | | |

| | | |
|--------|---|--|
| | | [टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत 03 मई, 2016 का कार्य आदेश स्टील /परियोजना कार्गों के बोलने/बांधने के लिए 16/- रु. प्रति एमटी की दर दर्शाता है। स्टील नौभार (टाटा स्टील) के 92/- रु. प्रति एमटी की दर के संबंध में, ऊपर दिये गए परिकलन के अनुसार, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत कार्यदिश लैशिंग सामग्री की आपूर्ति की दर 72/-रु. प्रति एमटी दर्शायी गई है। लेकिन, ऊपर दर्शाये गए परिकलन से यथासुविचारित श्रम आपूर्ति की 16/- रु. प्रति एमटी के लिए कोई दस्तावेज उपलब्ध नहीं कराया गया है।] |
| (ख) | <u>स्टिकर/टैग लिखना/रंग कूट सेवाएँ:-</u> 23258/- रु. प्रति व्यक्ति प्रति माह की दर, इस व्यय के लिए सुविचारित, को दस्तावेजी साक्ष्य से अभिपुष्टि करनी होगी। | यह समझौता ज्ञापन पर आधारित है, जैसा कि पूर्व में स्पष्ट किया गया है। टीएमआईएलएल द्वारा विस्तृत परिकलन भेजा गया है। [टीएमआईएलएल 23,259/- रु. प्रति व्यक्ति प्रति माह का परिकलन प्रस्तुत किया है।] |
| (ग) | <u>अंतर-पत्तन परिवहन:</u> वर्ष 2015-16 के लिए चूना पत्थर और लौह अयस्क के अंतर-पत्तन परिवहन के लिए 57/-रु. प्रति एमटी की दर और स्टील नौभार (टाटा स्टील) के लिए 70/- रु. प्रति एमटी की दर का दस्तावेजी साक्ष्य दिया जाए। | चूना पत्थर और लौह अयस्क के अंतर पत्तन परिवहन की दरें भेजी गई हैं। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत 3.5.2016 का कार्यदिश बल्क कार्गों के परिवहन के लिए 57/- रु. प्रति एमटी की दर दर्शाता है। स्टील नौभार की दरें बाजार दर पर आकलित की जाती हैं जिसमें बेंडर के साथ अंतिम स्वीकृत दर पर बातचीत चल रही है। |
| (घ) | <u>सर्वेक्षण व्यय :</u> वर्ष 2015-16 के लिए चूना पत्थर के विषय में 3.52 रु. प्रति एमटी, स्टील नौभार (टाटा स्टील) के लिए 16/- रु. प्रति एमटी, स्टील उत्तराई के लिए 4.50 रु. /- रु. प्रति एमटी 6/-रु. प्रति एमटी परियोजना कार्गों के लिए और लौह अयस्क के लिए 3.55 रु. प्रति एमटी के सुविचारित सर्वेक्षण व्यय का दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें। | टीएमआईएलएल द्वारा संविदा की प्रति प्रस्तुत की गई। [टीएमआईएलएल ने स्टील उत्तराई के 4.50 रु. प्रति एमटी परियोजना कार्गों के लिए 6/- रु. प्रति एमटी और 16/- रु. प्रति एमटी स्टील नौभार के दस्तावेज प्रस्तुत किये हैं। परंतु चूना पत्थर के संबंध में 3.52 रु प्रति एमटी और लौह अयस्क के के मामले में 3.55 रु प्रति एमटी के संबंध में दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किये हैं।] |
| (ङ) | <u>लदायी और उत्तरायी व्यय:</u> (i) 199.00/- रु. प्रति एमटी पर स्टील नौभार टाटा स्टील (रेल लदान कार्य) के लिए लदाई/उत्तरायी व्ययों की दस्तावेजी साक्ष्य से अभिपुष्टि करें। (ii) केवल 50% कार्गों द्वारा इस व्यय को वहन करने के कारण स्पष्ट करें। | टीएमआईएलएल दर की पुष्टि प्रस्तुत की गई। [टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत 16 जनवरी, 2014 का दस्तावेज स्टील कार्गों की रेको से उत्तरायी और बी-12/ यार्ड तक परिवहन के लिए 199/- रु. प्रति एमटी + सेवा कर और सांविधिक प्रभार वास्तविक पर दर्शाता है।] [टीएमआईएलएल ने कुल स्टील का 50% रेल द्वारा और शेष सड़क मार्ग से आने पर सुविचार किया है।] |
| (च) | <u>विविध प्रचालन व्यय:</u> वर्ष 2015-16 के दौरान वास्तविक विविध प्रचालन व्यय का मद-वार व्यौरा प्रस्तुत करें। | 2015-16 के लिए पृथक्कृत लेखे प्रक्रियाधीन हैं चूंकि वित्त वर्ष 16 की लेखा पुस्तकों को अंतिम रूप दिया जा चुका है। टीएमआईएलएल इसकी लेखापरीक्षा किये जाने और अंतिम रूप दिये जाने पर प्रस्तुत कर सकता है। तत्पश्चात्, टीएमआईएलएल ने 28 जून, 2016 के अपने पत्र के द्वारा वर्ष 2015-16 के प्रारूप पृथक्कृत लेखे प्रस्तुत किये। |
| (viii) | <u>मूल्यहास :</u> | |
| | टीएमआईएलएल ने स्थायी परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक को बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। जोड़ी गई स्थायी परिसंपत्तियों को चालू करने की वास्तविक/प्रत्याशित तारीख के बारे में पर्याप्त व्यौरे के अभाव में हम टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत मूल्यहास आंकड़ों की संवीक्षा करने में असमर्थ हैं। इसलिए टीएमआईएलएल को विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित | मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार किया गया है जिसमें वित्तीय वर्ष आरंभ होने से 6 माह पहले पूंजीकरण कर लिये जाने पर पूरे मूल्यहास पर विचार किया गया है और जहां टीएमआईएलएल द्वारा 6 महीने पश्चात् पूंजीकरण किया गया है वहां आधे मूल्यहास पर विचार किया गया है। |

| | | |
|------|--|--|
| | मूल्यहास का विस्तृत परिकलन देना होगा। अपनाई गई मूल्यहास दरों की कंपनी अधिनियम अथवा रियायत करार के उपबंधों, जैसा भी मामला हो, के संदर्भ से, भी प्रस्तुत की जाए। | |
| (ix) | प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय | |
| | वर्ष 2015-16 के लिए किये गए वास्तविक मद वार प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय दिये जाए। इस प्रकार, वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक मदवार सामान्य उपरिव्यय भी प्रस्तुत किये जाएं। | 2015-16 के लिए पृथक्कृत लेखे प्रक्रियाधीन हैं चूंकि वित्त वर्ष 16 की लेखा पुस्तकों को अंतिम रूप दिया जा चुका है। टीएमआईएलएल इसकी लेखापरीक्षा किये जाने और अंतिम रूप दिये जाने पर प्रस्तुत कर सकता है। तत्पश्चात्, टीएमआईएलएल ने 28 जून, 2016 के अपने पत्र के द्वारा वर्ष 2015-16 के प्रारूप पृथक्कृत लेखे प्रस्तुत किये। |
| (5) | वित्त और विविध आयः | |
| (i) | टर्मिनल मूल्य विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के बटाकृत टर्मिनल मूल्य निकालने के लिए किया गया परिकलन प्रस्तुत किया जाए। | 14.75 % की पीएलआर दर पर विचार करते हुए टर्मिनल मूल्य पर सुविचार किया गया है। |
| (ii) | अन्यः (क) आय के इस शीर्ष के अंतर्गत सुविचारित आय की प्रकृति सूचीबद्ध की जाए। (ख) आय के इस शीर्ष के आकलन का आधार, परिकलन सहित, प्रस्तुत करें। | अन्य आय में सावधि जमा पर व्याज शामिल हैं। |
| (6) | वित्त और विविध व्यय | |
| | विचाराधीन सभी वर्षों के लिए भविष्य निधि में अनुमानित अंशदान का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें। | वित्तीय वर्ष 17 से वित्त वर्ष 19 तक का प्रक्षेपण प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार मुद्रास्फीति सहित वि.वर्ष 16 के वास्तविक के आधार पर सुविचारित किया गया है। |
| (7) | नियोजित पूँजी | |
| | स्थायी परिसंपत्तियाँ (i) चूंकि वर्ष 2015-16 समाप्त हो चुका है, टीएमआईएलएल 2015-16 में फार्म 4क में पूँजीगत परिसंपत्तियों संवर्धन को हिसाब में लें। (ii) टीएमआईएलएल पुराने फार्कलिफ्ट को बदलने के लिए 322 लाख रु. तक की राशि को 2016-17 के दौरान सकल ब्लॉक में प्रस्तावित संवर्धन के समर्थन में दरसूची/कार्यदिशा भी प्रस्तुत करें। (iii) टीएमआईएलएल पुरानी एचएमसी के बदले में 2017-18 के दौरान 3400 लाख रु. के लिए हार्बर चल क्रेन (एचएमसी) लेने के लिए उसके द्वारा की गई कार्रवाई भी बताएं। (iv) टीएमआईएलएल यह भी नोट करें कि केवल पूरी और चालू की गई परिसंपत्ति को ही नियोजित पूँजी के लिए गिना जायेगा। प्रगति अधीन कार्य की गणना नहीं की जाएगी। इस संबंध में पुष्टि भेजी जाए। | 2015-16 के लिए पृथक्कृत लेखे प्रक्रियाधीन हैं चूंकि वित्त वर्ष 16 की लेखा पुस्तकों को अंतिम रूप दिया जा चुका है। टीएमआईएलएल इसकी लेखापरीक्षा किये जाने और अंतिम रूप दिये जाने पर प्रस्तुत कर सकता है। तत्पश्चात्, टीएमआईएलएल ने 28 जून, 2016 के अपने पत्र के द्वारा वर्ष 2015-16 के प्रारूप पृथक्कृत लेखे प्रस्तुत किये। फार्कलिफ्ट की खरीद के लिए प्राप्त दरसूची प्रस्तुत है। (फार्कलिफ्ट के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत दर सूची 15 जनवरी, 2013 की 1,67,24,786/- रु. की है।) विभिन्न वितरकों से नई हार्बर चल क्रेन की खरीद के लिए बातचीत चल रही है। |

| | | |
|------|--|---|
| (8) | <u>कार्यकारी पूँजी</u> | |
| (i) | टीएमआईएलएल ने मरम्मत और अनुरक्षण लागत की 6 महीने की सामान सूची परिकलित की है। टीएमआईएलएल पुष्टि करे कि क्या यह पद्धति 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में समान सूची के निर्धारण के लिए बनायी गई प्रक्रिया के अनुरूप है। | ऐसा दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9. के अनुरूप किया गया है। |
| (ii) | ऐसा प्रतीत होता है कि टीएमआईएलएल ने कार्यकारी पूँजी के आंकड़ों तक पहुँचने के लिए चालू देयताओं पर विचार नहीं किया है। उसका आकलन किया जाए। | आरओसीई निकालने के लिए किसी चालू देयता पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि देनदार "शून्य" माने गए हैं। |
| (9) | <u>दरमान</u> | |
| | प्रस्तावित दरमानों में 'माह' और 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' की परिभाषा में प्रस्तावित संशोधन के कारण स्पष्ट किये जाएं। | यह सुझाव दिया जाता है कि 'माह' का अर्थ 30 अथवा 31 लगातार कलैंडर दिवस से बेहतर स्पष्टता होती है मुख्यतः प्लाट आवंटन संबंधी मुद्राएँ के संबंध में। 6.6.1छ में 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' में केवल एक संशोधन का सुझाव यह निर्दिष्ट करने के लिए किया गया है कि हुक बिंदु पर हीपिंग कार्य केवल नियर्त बल्क कार्गो से संबंधित है। |

7.2. इसके अतिरिक्त, हमारे 20 अप्रैल, 2016 के पत्र के उत्तर में टीएमआईएलएल के 26 मई, 2016 द्वारा दी गई सूचना में रह गए अंतरों को पाठने के लिए हमारे 15 जून, 2016 के पत्र द्वारा टीएमआईएलएल से कुछ और सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल ने अपने 28 जून, 2016 के पत्र द्वारा उत्तर दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और टीएमआईएल द्वारा उसमें दी गई प्रतिक्रिया को नीचे सारणीबद्द किया गया है।

| क्र.सं. | टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई सूचना में रह गए अंतर से उठी सूचना/स्पष्टीकरण, जैसा हमारे द्वारा मांगी गई थी। | टीएमआईएलएल का उत्तर |
|---------|--|---|
| (i) | पृथक्कृत लेखाओं और लागत विवरण में सुविचारित प्रचालन व्यय में अंतर को समाधान करने का समाधान विवरण। | टीएमआईएलएल ने अपने 26 मई, 2016 के पत्र द्वारा 2013-14 से 2014-15 का आवश्यक समाधान पहले ही कर दिया है। जैसा पहले बताया जा चुका है, समाधान विवरण स्थायी परिसंपत्तियों के संदर्भ में ही प्रस्तुत किया गया है। पृथक्कृत लेखाओं में और लागत विवरणों में दर्शाये गए प्रचालन व्ययों के बीच के समाधान विवरण टीएमआईएलएल द्वारा अब तक भी नहीं भेजा गया है। |
| (ii) | 11.24 लाख एमटी की निर्धारित क्षमता के समर्थन में परिकलन। | 11.24 लाख एमटी की निर्धारित क्षमता 4400 एमटी पोत दिवस उत्पादन के लक्ष्य के आधार पर निकाली गई है। $4400 \times 365 \times 70\% = 1124200$ एमटी क्षमता का आकलन पिछले निष्पादन और अन्य ड्राफ्ट प्रतिवंध, लॉक गेट बाधाओं के कारण पत्तन में प्रवेश/तिरने वाले पोतों की संख्या की सीमित संख्या जैसे अन्य परिदृश्यों पर विचार किया गया है। प्राधिकरण द्वारा टीएमआईएल को जारी किये गए पिछले प्रशुल्क आदेशों के कुछ अंतर व्याप्त नीचे दिये जा रहे हैं:- 1) प्राधिकरण का 12 अक्टूबर, 2007 को जारी प्रशुल्क आदेश। जिसमें कोओपीटी ने पृष्ठ 4 पर वर्ध संख्या 12 पर टिप्पणी की थी और वर्ध संख्या 12 की रेट अधिकरण का 1.07 मिलियन एमटी अंकी थी। (संगत पृष्ठ की प्रति संलग्न है) 2) प्राधिकरण का 25 मई 2011 को जारी प्रशुल्क आदेश। प्राधिकरण ने पृष्ठ 54 (प्रति संलग्न) पर टिप्पणी की है कि उन्होंने वर्ध संख्या 12 की क्षमता का निर्धारण पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुरूप कोओपीटी की टिप्पणी के आधार पर की है। |

| | | |
|--------|---|--|
| | | <p>3) प्राधिकरण का 9 जून, 2014 का पिछला (वर्तमान) प्रशुल्क आदेश। प्राधिकरण ने अनुमति पर पृष्ठ संख्या 56 (प्रति संलग्न) पर समान टिप्पणी की है।</p> <p>उपरोक्त के आधार पर टीएमआईएलएल प्राधिकरण को वर्ष संख्या 12 की अनुमति 11.24 लाख एमटी पर विचार करने का अनुरोध करता है।</p> |
| (iii) | अनुरक्षण श्रम और सुरक्षा लागत के मामले में 27,195/- रु. प्रति माह का परिकलन | <p>परिकलन संलग्न है।</p> <p>(टीएमआईएलएल ने अनुरक्षण श्रम और सुरक्षा लागत के मामले में 27195/- रु. प्रति माह का परिकलन प्रस्तुत किया है।)</p> |
| (iv) | वाहन पंजीकरण से संबंधित व्यय में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2015-16 के लिए कुल 11,42,234.19 रु. के लिए सङ्क कर का वाहन-वार व्यौरा प्रस्तुत किया है जबकि व्यौरा 16 लाख रु. के लिए मांगा गया था जैसा कि टीएमआईएलएल ने अपने लागत विवरण में दर्शाया है। | 11.42 लाख रु. वास्तविक व्यय है। प्राधिकरण उस पर उपयुक्त रूप से विचार करें। |
| (v) | टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज 2015-16 के लिए सुविचारित 7.13 लाख रु. के उपस्कर किराया प्रभारों को नहीं दर्शाता। | <p>वास्तविक व्यय 5.96 लाख रु. है और संबंधित संविदा प्रति हमारे 26 मई, 2016 के पत्र के द्वारा भेजी गई है। इस पर प्राधिकरण उपयुक्त रूप से विचार करें।</p> <p>(जैसा कि पहले बताया गया है किसी बैंडर के साथ 06.11.2015 के संविदा की प्रति में 39 लाख रुपये (अर्थात् 300 शिफ्ट, 13000 रु. प्रति शिफ्ट की दर से) उत्खनक / बड़े लोडर के लिए, 18 लाख रुपये (अर्थात् 6000 एमटी के लिए 30 रु. प्रति एमटी) आई/ओ रेक लदान के लिए उपस्कर समर्थन और 14 लाख रु. (अर्थात् 2 नग के लिए 7 लाख रु.) बड़े लोडर किराये पर लेने की राशि दर्शायी गई है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत कथित दस्तावेज न तो किराया प्रभारों का परिकलन दर्शाता है और न ही 5965 लाख रु. की राशि का। अब भी टीएमआईएलएल ने वांछित व्यौरा अब तक भी नहीं दिया है।</p> |
| (vi) | स्टील नौमार (टाटा स्टील) की अनन्यैशिंग/लैशिंग के लिए 92/- रु. प्रति एमटी की दर के संबंध में दिये गए परिकलन के अनुसार, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत कायदिश लैशिंग सामग्री की आपूर्ति की दर के 72/- रु. प्रति एमटी दर्शा रहा है। तथापि, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत परिकलन में सुविचारित श्रम आपूर्ति के 16/- रु. प्रति एमटी के कोई दस्तावेज उपलब्ध नहीं कराये गए हैं। | टीएमआईएलएल ने पहले ही हमारे 26 मई, 2016 के पत्र के द्वारा स्पष्टीकरण और समर्थन प्रस्तुत कर दिया है। टीएमआईएलएल समर्थनकारी दस्तावेज, 16/- रु. प्रति एमटी को उजागर करते हुए, फिर से प्रस्तुत कर रहा है। |
| (vii) | फार्कलिफ्ट के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत दर सूची 15 जनवरी, 2013 की है। टीएमआईएलएल कृपया फार्कलिफ्ट प्राप्ति के लिए नवीनतम दरसूची/विल प्रस्तुत करें। | <p>फार्कलिफ्ट की खरीद के लिए प्राप्त नवीनतम दर सूची प्रस्तुत है।</p> <p>(टीएमआईएलएल ने 27 जून, 2015 की दरसूची भेजी है जिसमें फार्कलिफ्ट की लागत 1.40 करोड़ दर्शायी गई है, कॉयल रैम एटैचमेंट की लागत 3.50 लाख रुपये उत्पाद शुल्क @ 12.5% और @ 14.5% की दर से वैट दर्शाया गया है।</p> |
| (viii) | चूना पत्थर के 3.52/- रु. प्रति एमटी और लौह अयस्क के लिए 3.55 रु. प्रति एमटी सर्वेक्षण व्यय के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया है। | <p>टीएमआईएलएल ने 26 मई, 2016 के पत्र के माध्यम से समर्थनकारी व्यौरा प्रस्तुत किया है।</p> <p>$3.52 \text{ रु. प्रति एमटी } 1.25 \text{ रु. }, 1.37 \text{ रु. और } 0.90 \text{ रु. का संयोजन है } (3.52 = 1.25 + 1.37 + 0.90)$</p> <p>$3.55 \text{ रु. प्रति एमटी } 2.65 \text{ रु. और } 0.90 \text{ रु. का संयोजन है } (3.55 = 2.65 + 0.90)$</p> <p>(यद्यपि टीएमआईएलएल ने 1.25 रु. प्रति एमटी और 1.37 रु प्रति एमटी के समर्थन में पहले भी दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं पंरतु वे क्रमशः ड्राफ्ट पर्यवेक्षण और प्रेषण पर्यवेक्षण से संबंधित थे ऐसा कोई परिकलन उस समय प्रस्तुत नहीं किया गया था जो 3.52 रु. प्रति एमटी और 3.55 रु. एमटी दर्शाता। इसके अतिरिक्त, 29.04.2015 का कायदिश 0.90 रु. प्रति एमटी के समर्थन में उक्त परिकलन में ट्रिप रेली और स्टॉफ लेखांकन के बारे में थे पहले नहीं बताये गए। अब ही प्रस्तुत किये गए हैं।</p> |

8.1. टीएमआईएलएल ने अपने 15 जुलाई, 2016 के पत्र के द्वारा वर्ष 2015-16 के वास्तविकों को हिसाब में लेते हुए प्रस्ताव को अद्यतन किया है। अपने 7 जनवरी, 2016 के आरंभिक प्रस्ताव और 15 जुलाई, 2016 के संशोधित प्रस्ताव में टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित विभिन्न प्रतिमानों को दर्शनेवाला तुलनात्मक विवरण निम्नवत् हैः-

(क) वास्तविक के आधार पर वर्ष 2015-16 के लिए आंकड़ों में परिवर्तन।

| क्र.सं. | विवरण | वास्तविक, 7 जनवरी, 2016 के प्रस्ताव के अनुसार | | | वास्तविक 15 जुलाई 2016 के प्रस्ताव के अनुसार | | |
|---------|---|---|---------|-----------|--|---------|---------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 * | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| i. | यातायात (एमटी में) | 7107789 | 869461 | 1271402 | 7107789 | 869461 | 1348188 |
| ii. | प्रचालन आय | 2487 | 2957 | 4219 | 2487 | 2957 | 4677 |
| iii. | मूल्यहास के अतिरिक्त प्रचालन लागत | 1785 | 2018 | 2693 | 1785 | 2018 | 2889 |
| iv. | मूल्यहास | 373 | 381 | 383 | 373 | 381 | 423 |
| v. | उपरिव्यय | 486 | 498 | 714 | 486 | 498 | 850 |
| vi. | प्रचालन वेशी/(कमी) | (157) | 61 | 430 | (157) | 61 | 515 |
| vii. | वित्त तथा विविध आय (एफएमआई) | 113 | 149 | 86.49 | 113 | 149 | 111 |
| viii. | वित्त तथा विविध व्यय (एफएमई) | 26.13 | 28.85 | 29.00 | 26.13 | 28.85 | 42.68 |
| ix. | एफएमआई घटायें एफएमई | 87.35 | 120.31 | 57.49 | 87.35 | 120.31 | 68.74 |
| x. | व्याज और कर से पूर्व वेशी | (70) | 181 | 487 | (70) | 181 | 584 |
| xi. | नियोजित पूँजी | 3284 | 4564 | 4415 | 3284 | 4564 | 4225 |
| xii. | आरओसीई – अधिकतम अनुज्ञेय @16% | 525 | 730 | 706 | 525 | 730 | 676 |
| xiii. | अनुज्ञेय आरओसीई के प्रश्नात निवल वेशी/(कमी) | (595) | (549) | (219) | (595) | (549) | (92) |
| xiv. | प्रचालन आय के % के रूप में निवल वेशी/(कमी) | (24%) | (19%) | (5%) | (24%) | (19%) | (2%) |

* वर्ष 2015-16 के आकलन

(ख) 7 जनवरी, 2016 और 15 जुलाई, 2016 के प्रस्तावों में प्रश्नलक्ष के वर्तमान स्तर के आकलन में परिवर्तन।

| क्र.सं. | विवरण | 7 जनवरी, 2016 के प्रस्ताव में प्रश्नलक्ष के वर्तमान स्तर का आकलन | | | 15 जुलाई, 2016 के प्रस्ताव में प्रश्नलक्ष के वर्तमान स्तर का आकलन | | |
|---------|-----------------------------------|--|---------|---------|---|---------|---------|
| | | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |
| i. | यातायात (एमटी में) | 1055000 | 1065000 | 1150000 | 1055000 | 1065000 | 1150000 |
| ii. | प्रचालन आय | 5123 | 5067 | 5411 | 5123 | 5067 | 5411 |
| iii. | मूल्यहास के अतिरिक्त प्रचालन लागत | 2929 | 2975 | 3178 | 2939 | 2989 | 3195 |
| iv. | मूल्यहास | 400 | 524 | 673 | 440 | 563 | 713 |
| v. | उपरिव्यय | 741 | 769 | 798 | 877 | 910 | 945 |
| vi. | प्रचालन वेशी/(कमी) | 1053 | 799 | 760 | 867 | 604 | 558 |
| vii. | वित्त तथा विविध आय (एफएमआई) | 86.56 | 86.64 | 150.74 | 86.56 | 86.64 | 150.74 |
| viii. | वित्त तथा विविध व्यय (एफएमई) | 30.11 | 31.26 | 32.45 | 44.31 | 46.00 | 47.76 |
| ix. | एफएमआई घटायें एफएमई | 56.45 | 55.39 | 118.29 | 42.25 | 40.64 | 102.98 |
| x. | व्याज और कर से पूर्व वेशी | 1110 | 854 | 879 | 909.00 | 645.0 | 994.00 |
| xi. | नियोजित पूँज | 4414 | 7315 | 6651 | 4213.00 | 7059.00 | 6357.00 |

| | | | | | | | |
|-------|---|-------|---------|---------|--------|----------|----------|
| xii. | आरओसीई – अधिकतम अनुज्ञेय @16% | 706 | 1170 | 1064 | 674.00 | 1129.00 | 1017.00 |
| xiii. | अनुज्ञेय आरओसीई के प्रश्नात निवल बेशी/ (कमी) | 404 | (316) | (186) | 235.00 | (484.00) | (356.00) |
| xiv. | प्रचालन आय के % के रूप में निवल बेशी/ (कमी) | 7.88% | (6.24%) | (3.43%) | 4.59% | (9.56%) | (6.58%) |
| xv. | प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल बेशी/ (कमी) | | (0.60%) | | | (3.85%) | |

(ग) टीएमआईएलएल ने 7 जनवरी, 2016 के पूर्व के प्रस्ताव की तुलना में प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में कोई परिवर्तन नहीं किया है।

8.2. तत्पश्चात्, टीएमआईएलएल ने अपने 19 अगस्त, 2016 के ई-मेल के द्वारा निम्नलिखित निवेदन किया है:

(क) “20 एमटी (रूपये प्रति पाली) से ऊपर की क्षमता की फार्कलिफ्ट के लिए उपस्कर सहायता प्रभार” 25000/-रु./पाली की दर से प्रस्तावित किये जाते हैं। इस दर का प्रस्ताव 10एमटी से 20 एमटी क्षमताकी फार्कलिफ्ट की दर के आधार पर किया गया है जो 18723 रु. पाली है। “20 एमटी (प्रति पाली) से ऊपर की क्षमता की फार्कलिफ्ट के लिए उपस्कर सहायता प्रभार” के 25000/-रु. प्रति पाली के प्रति किसी आय का कोई आकलन नहीं किया गया।”

(घ) “प्रति एमटी आधार पर ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रभार” (6.5/एमटी और 13/एमटी) की दरों को प्रस्ताव भी पाली दर आधार पर किया गया है। प्रस्तावित दरों का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

| क्र.सं. | ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूर्ण पार्सल आकार पर लागू) | दर (रु./एमटी) | | अभियुक्तियां | परिकलन |
|---------|--|---------------|--|---|--------|
| 1 | सारा शुष्क बल्क कारों | 6.5 | | इसे प्रयोग की संख्या (पालियों की संख्या) और पार्सल आकार (टनभार) के आधार पर 3.5 सीबीएम से कम के लोडरों के लिए वर्तमान प्रति शिफ्ट दर को परिवर्तित करेक निकाला गया है। [(3.5 पालियां x 5 हैच x 9361.49)/24000] | 6.83 |
| 2 | एचआरसी/सीआरसी, प्लटें, शीटे, डब्ल्यूआरसी, ट्यूबें/पाइप | 13 | | इसे प्रयोग की संख्या (पालियों की संख्या) और पार्सल आकार (टनभार) के आधार पर 10 एमटी से 20 एमटी के बीच की फार्कलिफ्ट के लिए वर्तमान प्रति पाली दर को परिवर्तित करेक निकाला गया है। [(3 पाली x 4 हैच x 18723)/17000] | 13.22 |

(c) 6.5 रु./प्रति एमटी और 13 रु./एमटी की अनुमानित आय इस प्रकार है:

| कार्यकलाप | मात्रा (एमटी में) | | | दर (रु./एमटी) | राशि (रु. में) | | |
|---|-------------------|---------|---------|------------------|----------------|---------|---------|
| | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |
| ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूर्ण पार्सल आकार पर लागू) सारा शुक्र बल्क कार्गो | 650000 | 650000 | 700000 | 6.5 | 4225000 | 4225000 | 4550000 |
| ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूर्ण पार्सल आकार पर लागू) एचआरसी/सीआरसी, प्लेट, डब्ल्यूआरसी, व्हूबे/पाइप | 250000 | 250000 | 275000 | 13 | 3250000 | 3250000 | 3575000 |
| | | | योग | 7475000 | 7475000 | 8125000 | |

9. इस मामले में संयुक्त सुनवाई केओपीटी परिसर में 13 जून, 2016 को आयोजित हुई। संयुक्त सुनवाई में, टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्ताव का संक्षेप में पावरपाईट प्रस्तुतिकरण दिया। प्रस्तुतिकरण में अन्य बातों के साथ टीएमआईएलएल की स्थापना का इतिहास, इसके प्रचालनों की प्रकृति, वर्ष संख्या 12 का कार्यक्षेत्र दिया गया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान, टीएमआईएलएल और अन्य संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन किये।

10. बताते हुए कि टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्ताव को अद्यतन कर दिया है, टीएमआईएलएल के अद्यतन प्रस्ताव की प्रति केओपीटी को हमारे 29 जुलाई, 2016 के पत्र के द्वारा इस अनुरोध के साथ भेजी गई कि केओपीटी टीएमआईएलएल द्वारा अपने अद्यतन प्रस्ताव में आकलित यातायात और अन्य आकलनों पर अपनी टिप्पणियां यदि कोई हों, भेजने का कष्ट करें। इस संबंध में केओपीटी अपने 8 अगस्त, 2016 के पत्र के द्वारा अपना उत्तर भेजा। केओपीटी द्वारा किया गया निवेदन इस प्रकार है:-

- (i) चालू वित्त वर्ष के पहले 4 महीनों (अप्रैल, 2016 से जुलाई, 2016 तक) के दौरान, टीएमआईएलएल ने ब्रूथ संख्या 12 पर 5.12 लाख टन कार्गो का प्रहस्तन किया है जिसमें से 4.56 लाख टन केवल चूना पत्थर और फ्लक्स ही था इसके अतिरिक्त लौह और इस्पात (0.53 लाख टन) और कुछ मात्रा परियोजना कार्गो और मशीनरी की थी।
- (ii) गोदी संख्या 12 में उक्त व्यापार प्रवाह वित्त वर्ष 2016-17 के दौरान उक्त गोदी में कार्गो संवेश प्रवाह की 1.54 एम.एम.टी. यथानुपात मात्रा को दर्शाता है जिसमें चूना पत्थर और फ्लक्स की मात्रा ही 1.37 एमएमटी और आयातित लौह और इस्पात की मात्रा 1.59 लाख टन निकाली गयी है।
- (iii) तथापि, टीएमआईएलएल ने दिनांक 20 अप्रैल 2016 के पत्र द्वारा अपने संशोधित अनुमान में चालू वित्तीय वर्ष में 2.5 लाख टन लौह और इस्पात का अनुमान दर्शाया है। इसके अलावा, चर्चा के दौरान, चालू वित्तीय वर्ष के दौरान हल्दिया से लगभग 1 लाख टन लौह और इस्पात के तटीय निर्यात व्यापार का प्रहस्तन किया दर्शाया है।
- (iv) उपर्युक्त के अलावा, टीएमआईएलएल गोदी संख्या 12 में परियोजना संबंधी उपकरणों, बैग कार्गो, मशीनों और पुर्जों इत्यादि जैसे ब्रेक बल्क कार्गो अन्य विभिन्न प्रकार के शुक्र का नियमित रूप से प्रबंधन करता है।
- (v) उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए यह महसूस किया जाता है कि संतुलित दृष्टिकोण के बाद भी वित्त वर्ष 2016-17 के दौरान गोदी संख्या 12 में यातायात अनुमान 1.45 एम.एम.टी. से कम नहीं होगा जो वित्त वर्ष 2015-16 में आद्योपांत गोदी संख्या 12 में कार्गो प्रवाह में लगभग 8% की वृद्धि दर्शाता है।
- (vi) मंत्रालय द्वारा निर्धारित यातायात लक्ष्य के अनुसार एचडीसी का वित्त वर्ष 2016-17 में 37.5 एम.एम.टी. कार्गो का संचालन करना है जो पिछले वित्त वर्ष (2015-16) के दौरान संचालित मात्रा (33.5 एम.एम.टी.) के में 12% वार्षिक की आद्योपांत वृद्धि दर्शाता है। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए यह प्रशंसनीय है कि वित्त वर्ष 2017-18 और 2018-19 में कार्गो में 10% की वृद्धि उचित है।
- (vii) उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए के.ओ.पी.टी.का मानना है कि गोदी संख्या 12 में अब तक संचालित यातायात प्रवाह के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा दर्शाया गया कार्गो अनुमान सही नहीं है और इसलिए केओपीटी अपने पूर्व रूख पर कायम है कि टीएमआईएलएल द्वारा लगाया यातायात अनुमान विश्वसनीय नहीं है।

(viii) तदनुसार, उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए गोदी संख्या 12 में संचालित टीएमआईएलएल के निम्नलिखित कार्गो अनुमान प्राधिकरण के विचारार्थ उचित लगते हैं।

| वित्त वर्ष | कार्गो की अनुमानित मात्रा |
|---------------|---------------------------|
| वि.व. 2016-17 | 1.45 एमएमटी |
| वि.व. 2017-18 | 1.60 एमएमटी |
| वि.व. 2018-19 | 1.76 एमएमटी |

(ix) टीएमआईएलएल द्वारा एसपीवी न बनाने और टीएमआईएलएल की केओपीटी को रॉयलटी के भुगतान की देयताओं के संबंध में केओपीटी पूर्व में सूचित किए गए रूख पर कायम है।

11. इस मामले में परामर्श संबंधी विवरण प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से प्रेषित किया जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाईट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिये जायेंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र संपूर्ण सूचना से निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है:

- (i) टीएमआईएलएल ने पिछली बार 20 मई 2014 के आदेश दरें संशोधित की थी। उक्त आदेश द्वारा टीएमआईएलएल द्वारा 1 अप्रैल, 2013 से 30 जून, 2014 के बीच प्रदान की गई सेवाओं के लिए 2008 की दर से वास्तव में वसूल किया गया प्रशुल्क, प्रशुल्क निर्धारण के लिए था और वर्ष 2011 में पूरे बोर्ड में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में 90% से अधिक वृद्धि 1 जुलाई, 2014 से 31 मार्च, 2016 तक लागू करने की अनुमति प्रदान की गई। चूंकि उक्त आदेश में दरों की वैधता 31 मार्च, 2016 तक थी इसलिए टीएमआईएलएल ने 1 अप्रैल, 2016 से 31 मार्च, 2019 की अवधि के अपने प्रशुल्क की समीक्षा का प्रस्ताव भेजा।
- (ii) टीएमआईएलएल ने जनवरी, 2016 में अपने प्रशुल्क की समीक्षा का प्रस्ताव भेजा। इस प्रस्ताव पर संबंधित उपयोग कर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों से विचार-विमर्श किया गया। इसके पश्चात्, टीएमआईएलएल ने हमारे द्वारा वांछित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे/सूचना/स्पष्टीकरण प्रेषित करते समय, टीएमआईएलएल ने अपने ड्राफ्ट खातों के आधार पर वर्ष 2015-16 की वास्तविक स्थिति को ध्यान में रखते हुए अपना नया प्रस्ताव भेजा। इस नए प्रस्ताव से वर्ष 2016-17 की और वर्ष 2018-19 के अनुमानों में थोड़ासा परिवर्तन हुआ। टीएमआईएलएल ने जुलाई, 2016 के उक्त प्रस्ताव के साथ इस मामले में कार्यवाही के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्ताव की गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण के लिए विचार किया गया।
- (iii) वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार प्राधिकरण के लिए लागू प्रशुल्क के निर्धारण के समय निर्भर किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क की वैधता अवधि की समाप्ति पर निजी टर्मिनलों के वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्य-निष्पादन की समीक्षा करना अनिवार्य है।
- (iv) टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, प्राधिकरण ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमान पर विश्वास किया था। इसलिए उक्त अवधि के दौरान, टीएमआईएलएल के वास्तविक कार्य निष्पादन का आकलन करने के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों की तुलना में वास्तविक कार्य निष्पादन का विश्लेषण किया जाएगा। केओपीटी ने टीएमआईएलएल विशेष प्रयोजन के साधन के रूप में शामिल करने और गोदी संख्या 12 से संबंधी पृथक खातों के बारे में बताया है कि इसके द्वारा टीएमआईएलएल के पिछले सामान्य संशोधन में दिए गए अनुदेश अभी तक मान्य हैं। तदनुसार, केओपीटी ने प्राधिकरण से टीएमआईएलएल को उचित निदेश जारी करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में यह स्मरण दिलाया जाता है कि टीएमआईएलएल को विशेष प्रयोजन के रूप में शामिल करने एवं टीएमआईएलएल द्वारा पृथक खाते प्रस्तुत करने संबंधी मामलों का प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल के पिछले सामान्य संशोधन आदेशों में विस्तार पूर्वक समाधान कर दिया है। तदनुसार, जैसा कि इस प्राधिकरण ने पूर्व में बताया है कि अनुनामित्यारी द्वारा अनुज्ञाप्त परिसरों के अलावा अन्य क्षेत्रों में कार्य करने और उसके द्वारा तैयार खातों में अपने सभी प्रचालनों के परिणामों का शामिल करने पर पृथक खाते तैयार करने होते हैं। वीओटी मामलों में इसकी मूल आवश्यकता होती है कि पत्तन परियोजना के सकल बोलीदाता को अनुनामित करार के अंतर्गत अपने कार्य करने के लिए

एक एसपीवी बनाना होता है। भू-स्वामी पत्तन के लिए यह आवश्यक है ऐसा एसपीवी बना लिया गया है इसके पश्चात् वह ऐसी पृथक निर्मित संस्था के साथ अनुज्ञाप्ति करार करें। हमें इसके कारण ज्ञात नहीं हैं परंतु ऐसा लगता नहीं है कि केओपीटी ने निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया है। केओपीटी के लिए यह आवश्यक है कि वह यह सुनिश्चित करने के लिए ऐसे कदम उठाए कि एसपीवी बनाया जाए। जब तक केओपीटी यह सुनिश्चित करे कि अनुज्ञाप्ति एक अलग एसपीवी बनाए और पृथक खाते रखे तब तक यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए पृथक खातों पर विश्वास करता है क्योंकि केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए पृथक खातों पर कोई गंभीर आपत्ति प्रकट नहीं की है। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा टीएमआईएलएल ने पृथक खातों पर विश्वास करने को टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए पृथक खातों का अनुमोदन न समझा जाए।

(v) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान टीएमआईएलएल के कार्य निष्पादन का विश्लेषण निम्नानुसार है:-

(क) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान 820000 एमटी 915000 एमटी और 915000 एमटी के अनुमानित कार्गो व्यापार के स्थान पर इन वर्षों में क्रमशः 710789 एमटी 869461 एमटी और 1348188 एमटी कार्गो यातायात के बारे में सूचित किया है। इस प्रकार टीएमआईएलएल ने 2650000 एमटी के अनुमानित कुल कार्गो व्यापार के स्थान पर वास्तव में 2928438 एमटी कार्गो का व्यापार किया है। किए गए कार्गो व्यापार में लगभग 10.51% की वृद्धि का अनुमान है।

(ख) जैसा कि पूर्व में बताया गया है कि मई, 2014 के पिछले प्रशुल्क आदेश के साथ-साथ फरवरी, 2015 के समीक्षा आदेश में टीएमआईएलएल द्वारा 1 अप्रैल 2013 से 30 जून, 2014 के बीच प्रदान की गई सेवाओं के लिए 2008 की दर से वास्तव में वसूल किया गया। प्रशुल्क, प्रशुल्क निर्धारण के लिए या इसे स्वीकार किया गया है और वर्ष 2011 में पूरे बोर्ड ने टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में 90% से अधिक वृद्धि 1 जुलाई, 2014 से 31 मार्च, 2016 तक लागू करने की अनुमति प्रदान की। वास्तविक आय और अनुमानित आय में ऐसी तुलना करने के लिए मई 2014/फरवरी 2015 के आदेश में वर्ष 2013-14 से 2015-16 की अवधि के लिए विचार की गई अनुमानित आय में यह स्थिति दर्शाने के लिए संशोधन किया गया है।

(ग) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के पृथक खातों में पत्तन से संबंधी सेवाओं से दर्शायी गई वास्तविक आय को लागत विवरण में इन वर्षों की प्रचालन आय माना गया है।

(घ) जैसा कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के पृथक खातों में देखा गया है टीएमआईएलएल ने ऐसी देयताओं को समाप्त कर दिया है जिनकी आगे आवश्यकता नहीं है और इसे 'विविध आय' तथा 'सावधि जमा पर व्याज' को 'अन्य आय' शीर्ष में डाला है। टीएमआईएलएल ने इन संबंधित वर्षों की अन्य आय को लागत विवरण से बाहर रखा है। पिछले विश्लेषण के लिए, टीएमआईएलएल ने सावधि जमा पर व्याज के रूप में प्राप्त आय पर निजी टर्मिनलों के अन्य प्रशुल्क संबंधी मामलों के संबंध में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार विचार नहीं किया है। चूंकि, व्यय प्रावधानों को व्यय मद नहीं माना जाता है इसलिए अकित देयता राशि को भी आय मद नहीं माना जाता है। इस प्रकार वर्ष 2013-14 से 2015-16 के पृथक खातों में दर्शाई गई क्रमशः 31.44 लाख रु. 0.21 लाख रु. और 0.53 लाख रु. की विविध आय को लागत विवरण में वित्त एवं विविध आय शीर्ष में सुविचारित किया गया है।

(ङ) टीएमआईएलएल को अनुज्ञाप्तिकारा पत्तन केओपीटी को केओपीटी की लागू दरों के अनुसार कार्गो से संबंधी सभी प्रकार के प्रभारों के राजस्व हिस्से का भुगतान करना होगा। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के पृथक खाते 291.54 लाख रु., 357.42 लाख रु. और 568.02 लाख रुपए राजस्व हिस्से की राशि के रूप में दर्शाती है। जैसाकि टीएमआईएलएल के पूर्व के आदेशों में पहले से रिकॉर्ड केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को देय राजस्व हिस्से की मात्रा के संबंध में विवाद है। टीएमआईएलएल के पत्राचार जिसे केओपीटी ने हमें अग्रेषित किया है उसमें यह पाया गया है कि स्वतंत्र लेखा परीक्षक ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 316.28 लाख रु., 332.91 लाख रु. और 556.31 लाख रु. की राशि के राजस्व हिस्से का आकलन किया है, जबकि टीएमआईएलएल ने 241.15 लाख रुपए, 292.59 लाख रुपए और 501.50 लाख रुपए की राशि के राजस्व हिस्से का भुगतान किया है। इसलिए 75.13 लाख रुपए, 40.32 लाख रुपए और 54.81 लाख रुपए की राशि के अंतर को विवादित राशि माना गया है। टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार केवल अविवादित राजस्व हिस्से की राशि को ही प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकार किया गया है। इसलिए

टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान किए गए वास्तविक राजस्व हिस्से पर उचित फोरम के समक्ष विरोधी पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों से पूर्वाग्रहों से ग्रसित हुए बिना विचार किया गया है।

वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-दिर्नेशों के खंड 2.8.1 में उल्लिखित शर्त के अनुसार, टीएमआईएलएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण में केओपीटी की उस समय लागू दर के अनुसार 8.126% कार्गो प्रभारों के (दूसरी पद) राजस्व हिस्से के निकासी की अनुमति दी गई जबकि पहली दर 10.565% थी। दूसरे शब्दों में टीएमआईएलएल द्वारा देय 76.91% राजस्व हिस्से की ही अधिकतम निकासी (8.126%/10.565%) की जा सकती है जिस पर प्रशुल्क कार्यवाही में विचार किया जा सकता है। इसलिए भुगतान किए गए 76.91% राजस्व हिस्से को ही वर्ष 2013-14 से 2015-16 के पिछले विश्लेषण में निकासी माना गया है।

(च) टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए पृथक खातों से टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को भुगतान किया गया पट्टा किराया स्पष्ट नहीं हो रहा है क्योंकि पृथक खाते प्लॉट के किराए सहित स्थिति को दर्शा रहे हैं। केओपीटी द्वारा कोई भी विपरीत टिप्पाणी न करने के कारण से, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अपने लागत विवरण प्रस्तुत किए गए पट्टा किराए पर पिछली अवधि के विश्लेषण में विचार किया गया है।

(छ) वर्षों कि रॉयलटी/राजस्व हिस्से की राशि में अंतर और पृथक खातों में दर्शाए गए एवं लागत विवरण में माने गए पट्टा किराए लागत विवरण के कुल प्रचालन व्यय ऊपरी और वित्तीय एवं विविध व्यय पृथक खातों के कुल व्ययों (हास के अतिरिक्त) से मेल खाने चाहिए। तथापि, लागत विवरण में विचार किए गए प्रचालन व्यय, ऊपरी व्यय और वित्तीय एवं विविध व्ययों का योग वर्ष 2013-14 से 2015-16 के पृथक खातों की तुलना में इन वर्षों के लिए 26.22 लाख रुपए, 28.73 लाख रुपए, और 62.72 लाख रुपए अधिक पाए गए हैं। टीएमआईएलएल से प्रचालन व्ययों के समाधान विवरण उपलब्ध कराने के दो अनुरोधों के बावजूद, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए समाधान विवरण से इस अंतर के बारे में कोई जानकारी प्राप्त नहीं हो रही है। इसलिए उक्त 26.22 लाख रुपए, 28.73 लाख रुपए, और 62.72 लाख रुपए, की राशि को टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में दर्शाए गए प्रबंधन और सामान्य ऊपरी व्ययों में समायोजित किया गया है।

(ज) टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के पृथक खातों की तुलना में लागत विवरण में सुविचारित ह्वास की राशि में अंतर है। दूसरे शब्दों में लागत विवरण में ह्वास की कम राशि मानी गई है। इस संबंध में ऐसा लगता है कि टीएमआईएलएल ने अपने लागत विवरण में गोदी संख्या 12 के अलावा अन्य गोदी की परिसंपत्तियों के ह्वास को शामिल नहीं किया है। आगे, टीएमआईएलएल द्वारा अपनी पिछली समीक्षा के दौरान दिए गए तर्कों के आधार पर कि चूंकि इसने केओपीटी की भूमि का अधिकार प्राप्त किया है। इसलिए इसने पूरे पट्टा किरायों का पूँजीकरण किया है इसे पृथक खातों में परिसंपत्ति के रूप में दर्शाया है। इसलिए यह संगत वर्षों के लिए देय पट्टा किराया वसूल कर रहा है और इसे पृथक खातों में ह्वास के भाग के रूप में दर्शा रहा है। तथापि, लागत विवरण में, इसने पट्टा किराया को पट्टा किराया शीर्ष में माना है और क्रम ह्वास दर्शाया है। टीएमआईएलएल द्वारा बताई गई स्थिति पर भरोसा रखा गया है।

(झ) जैसाकि ऊपर बताया गया है कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के स्थायी परिसंपत्ति सूची में, पृथक खातों के भाग के रूप में, गोदी संख्या 12 के अलावा अन्य गोदी से संबंधित परिसंपत्तियां और पूँजीकृत पट्टा किराया भी शामिल हैं। इस विश्लेषण में टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2013-14 से 2015-16 की परिसंपत्तियों के सकल खंड की कीमत पर विश्वास किया गया है।

(ज) कार्यशील पूँजी का विश्लेषण निम्नानुसार है:-

(i) विविध देनदारी पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछले सामान्य संशोधन में इसे चालू परिसंपत्तियों का भाग नहीं माना गया था। क्योंकि दो माह की संपदा आय मानदंड और भारतीय रेल द्वारा देय रेलवे टर्मिनल प्रभार टीएमआईएलएल के मामले में उपयुक्त नहीं हैं। तथापि, अनुज्ञासि करार के अनुसार निजी प्रचालकों द्वारा संबंधित अनुज्ञासि दाता पत्तन को किए जाने वाले पूर्व भुगतान एवं अग्रिम इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए सितंबर, 2008 के साधारण आदेश के आधार पर निकासी के रूप में उनको अन्यथा अनुमत सीमा तक विविध देनदारों की सीमा के रूप में माना है।

टीएमआईएलएल को आवंटित भूमि की प्रतिभूति जमा के भुगतान पर अनुज्ञसि दाता पत्तन केओपीटी की दरे लागू होती हैं। उस समय हल्दिया में केओपीटी की तात्कालिक विद्यमान किराया सूची के नोट 9 के अनुसार सभी प्रकार के आवंटनों हेतु 12 माह के किराए/अनुज्ञसि शुल्क की प्रतिभूति वसूल की जाएगी। 14000 वर्ग मीटर के आरंभिक आवंटन और बाद में 54000 वर्ग मीटर एवं 9000 वर्ग मीटर भूमि के आवंटन के समय लागू अनुज्ञसि शुल्क पर के आधार पर 12 माह के लिए 141.61 लाख रुपए की प्रतिभूति जमाओं का अनुदान है। आकस्मात् टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा में इस राशि पर विचार किया गया। इस विश्लेषण में भी उस पर विचार किया गया है।

टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा की तरह टीएमआईएलएल ने इसके द्वारा विचार की गई विद्युत आपूर्ति की प्रतिभूति जमा के संदर्भ में कोई विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। इसलिए पिछली समीक्षा की ही तरह विश्लेषण में विद्युत आपूर्ति की प्रतिभूति जमा पर विचार नहीं किया गया है।

- (ii) वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार मालसूची की मदों के मामले में ईंधन को छोड़कर गोदामों के छह माह के औसत उपयोग की सीमा निर्धारित की है। जैसा कि पिछले समीक्षा के दौरान विचार किया गया है। मरम्मत एवं रख-रखाव के 50% को माल सूची में माना गया है।
- (iii) टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा की तरह ही नकद शेष की गणना ऊपरी व्ययों सहित एक माह के प्रचालन व्ययों पर की गई है।
- (iv) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 की वर्तमान देयताएँ प्रस्तुत नहीं की है। वर्तमान परिसंपत्तियों के रूप में विविध देनदारों पर विचार न करना सभी वर्तमान देयताओं को शामिल न करने को नहीं ठहराता है जैसाकि टीएमआईएलएल ने कहा है। लेखा परीक्षित पृथक लेखाओं में दर्शाई गई वर्तमान देयताएँ पूरी हल्दिया डिवीजन की हैं न कि गोदी संख्या 12 के संदर्भ में है पृथक लेखाओं में दिये अनुसार हल्दिया डिवीजन की वर्तमान परिसंपत्तियों के अनुपात में हल्दिया डिवीजन की वर्तमान देयताओं को आधार के रूप में लिया गया है तथा वर्तमान देयता की गणना के विश्लेषण में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के पूर्ववर्ती पैरा में उल्लिखित दृष्टिकोण के आधार पर यथापरिकलित वर्तमान परिसंपत्तियों के अंकड़ों के आधार पर लागू किया गया है।
- (v) चूंकि वर्तमान देयताएँ, वर्तमान परिसंपत्तियों से अधिक है, कार्यशील पूंजी नकारात्मक है। इसलिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 की कार्यशील पूंजी को शून्य माना गया है। इस प्रकार वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः 2338.18 लाख रुपए, 4100.19 लाख रुपए और 3769.66 लाख रुपए के पूंजी निवेश का अनुमान है।
- (ट) अक्तूबर, 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2013-14 से 2015-16 में निवेश की गई पूंजी पर 16% लाभ अनुमत किया गया। उक्त वर्षों में वास्तव में निवेश की गई पूंजी पर लाभ इतना ही लाभ देते हुये स्थिति के बनाये रखा गया है।
- (vi) (क) टीएमआईएलएल की वर्ष 2013-14 से 2015-16 के कार्य निष्पादन के विश्लेषण को दर्शाने वाला विवरण अनुलग्नक-1 के रूप में संलग्न है। पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए अनुमानों एवं वास्तविक व्यय की तुलना का सार नीचे तालिका में दिया गया है:-

(लाख रुपयों में)

| विवरण | वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पिछले आदेश में भरोसा किये गए अनुमानों का योग | वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वास्तविक का योग | % भिन्नता |
|---------------------------|---|--|-----------|
| यातायात (एमटी में) | 2650000 | 2928438 | 10.51% |
| प्रचालन आय | 11499.85 * | 10121.25 | -11.99% |
| कुल व्यय (मूल्य हास सहित) | 10606.19 | 9425.26 | -11.13% |

* पिछले प्रशुल्क आदेश द्वारा की गयी वृद्धि की अनुमति को दर्शाने के लिए प्रचालन आय अनुमान को समायोजित किया जाता है।

नियोजित पूँजी पर टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक लाभ के संबंध में विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया हैं:-

(लाखों रुपए में)

| क्र.सं. | विवरण | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | औसत |
|---------|--|----------|---------|---------|---------|
| (i) | टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित लाभ पूर्व वास्तविक अधिशेष | -84.62 | 112.48 | 604.59 | 210.82 |
| (ii) | नियोजित वास्तविक पूँजी | 2838.18 | 4100.19 | 3769.66 | 3569.34 |
| (iii) | नियोजित पूँजी पर प्रतिशत के रूप में वास्तविक लाभ | -2.98% | 2.74% | 16.04% | 5.91% |
| (iv) | नियोजित पूँजी पर 16% की दर से लाभ में अंतर | -118.63% | -82.85% | 0.24% | -67.08% |

(ख) प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार यदि पिछले प्रशुल्क चक्र की समीक्षा में वास्तविक कार्मिक और वित्तीय कार्य निष्पादन + अथवा - 20% ज्यादा अंतर दर्शाती है, तो इस प्रकार के उपर्जित लाभ/हानि के 50% को अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा।

जैसा ऊपर तालिका से देखा जा सकता है, यद्यपि वित्तीय कार्य-निष्पादन (-) 20% से ज्यादा है, आरओसीई के संदर्भ में वास्तविक कार्य निष्पादन 10.51% है, जो (+)20% से कम है। उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, खंड 2.13 में अनुबद्धता के अनुसार टीएमआईएलएल की चालू प्रशुल्क अवधि में वर्ष 2013-14 से 2015-16 से संबंधित पूर्व के घाटे का 50% पिछले कमी के समयोजन करने का कोई मामला नहीं बनता है।

(ग) वर्ष 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल के पिछले कार्य निष्पादन का विश्लेषण वर्ष 2015-16 के लिए ड्राफ्ट पृथक लेखाओं पर आधारित है। वर्ष 2015-16 से संबंधित इस विश्लेषण की समीक्षा वर्ष 2015-16 के लिए अंतिम लेखा परीक्षित पृथक लेखाओं पर की जाएगी।

(vii) हमने अपने पत्र संख्या टीएमपी/46/2015-विविध, दिनांक 24 जुलाई, 2015 द्वारा टीएमआईएलएल को सूचित किया है कि चुनौती दिए गए प्रशुल्क आदेश संख्या टीएमपी/27/2011/टीएमआईएलएल दिनांक 11 अक्टूबर, 2011 से तत्काल पहले के प्रशुल्क के निर्धारित अधिशेष और माननीय उच्च न्यायालय में टीएमआईएलएल द्वारा चुनौती दिए गए उक्त प्रशुल्क आदेश में निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा पोत परिवहन मंत्रालय(एमओएस) के पत्र संख्या 14019/20/2009-पीजी दिनांक 12 जून 2015 के आधार पर शुरू की जाएगी। चूंकि मामला माननीय उच्च न्यायालय में न्यायाधीन है, इसलिए यह समीक्षा माननीय उच्च न्यायालय की अनुमति के अधीन होगी।

माननीय उच्च न्यायालय से अनुमति प्राप्त हो जाने तक, पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र के प्रभावी होने के कारण बनी स्थिति से अधिशेष/(घाटा) राशि की प्रमात्रा निर्धारित करने के लिए कार्यवाही शुरू की जाती है। यह दिया गया है कि खंड 2.13 के प्रयोजन से सुविचारित की जाने वाली आय आपरेटर द्वारा उसके लेखा परीक्षित लेखाओं पर आधारित अर्जित वास्तविक आय होगी और न की सैद्धांतिक आय। 22.47 करोड़ रुपये तक की छूट और कटौती की मात्रा जैसा 2011 के उक्त आदेश में सुविचारित, और तब विश्वास कि गयी, प्रचलन आय को घटाया गया है। इसलिए 2011 के आदेश में यथानिर्धारित वर्ष 2007-08 से 2009-10 की आय के बाद 19.05 करोड़ रुपये निवल अधिशेष को 3.42 करोड़ रुपये तक की आय के समायोजन के बाद निवल घाटे के रूप में संशोधित किया जाता है।

इसके अतिरिक्त टीएमआईएलएल ने 2007-08 से 2010-11 तक की अवधि के लिए 2850000 मीट्रिक टन के यातायात के आकलन के प्रति उक्त अवधि के लिए वास्तव में 3075908 मीट्रिक टन यातायात का प्रहस्तन किया था। इसमें 7.93% का अंतर निकला था। पोत परिवहन के पत्र के अनुसार, जबकि 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 के प्रयोजन से वित्तीय और वास्तविक दोनों प्रतिमानों को हिसाब में लिया जाना होगा। इसलिये कोई भी अधिशेष (घाटा) समायोजन का पात्र नहीं है। इस संबंध में एक गणना विवरण अनुलग्नक- II (क) के रूप में संलग्न है।

इस प्रकार 306.41 लाख रुपए के पिछले अधिशेष समायोजन की दो किस्तों जिनको वर्ष 2010-11 से 2012-13 के आकलनों में वर्ष 2011 के आदेश में समायोजित किया गया था उसे यदि उस समय पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र के

निदेश प्रभावी हो गए होते तो उन्हें वर्ष 2011 के आदेश में समायोजित नहीं जाता। यह स्थिति का प्रभाव भावी प्रशुल्क चक्र में प्रशुल्क बढ़ोत्तरी करके दिया जा सकता है। तथापि जैसा ऊपर बताया गया है कि वर्ष 2011 द्वारा निर्धारित प्रशुल्क न्यायाधीन है और यह मामला माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में अभी तक लंबित है। इसलिए पूर्व में सुविचारित 306.41 लाख तक के अति अधिशेष को टीएमआईएलएल के भावी प्रशुल्क चक्र में पहले क्रेडिट किया जायेगा जो माननीय न्यायालय की अनुमति की शर्त पर बर्ते कि 2011 की रिट याचिका संख्या 20969 (डब्ल्यू) को टीएमआईएलएल द्वारा न्यायालय से वापस लेने अथवा उक्त स्थिति को इस प्राधिकरण द्वारा प्रभावी बनाने के लिये माननीय न्यायालय की अनुमति लेने की शर्त के अध्यधीन है।

(viii) इसी प्रकार, टीएमआईएलएल के मई, 2014 के आदेश और उसके बाद फरवरी, 2015 के समीक्षा आदेश में, 2015 के उक्त आदेश में यथा सुविचारित 10.67 करोड़ रुपये तक की छूट और कटौती की मात्रा को उस समय विश्वास की गयी प्रचालन आय में से घटाया जाता है। इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 में आय के बाद वर्ष 2015 के आदेश में यथानिर्धारित 3.91 करोड़ रुपये के निवल घाटे को 14.58 करोड़ रुपये की आय के पश्चात निवल घाटा संशोधित किया जाता है। यह भी कि 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमति निर्धारित प्रतिफल के अतिरिक्त 459.62 लाख रुपये के अतिरिक्त अधिशेष कि बकाया तीन किस्तों को, जिन्हे प्रशुल्क अवधि 2013-14 से 2015-16 के दौरान समायोजित किया गया था, भी प्रभावी नहीं किया जा सकता।

इस मामले में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के लिए 3754506 मीट्रिक टन के यातायात आकलन के प्रति टीएमआईएलएल ने उक्त अवधि में वास्तव में 2771757 मीट्रिक टन यातायात प्रहस्तित किया था। अंतर (-) 26.18% हुआ। यहाँ तक कि वित्तीय अंतर (-) 88.65% का हुआ। चूंकि वास्तविक और वित्तीय दोनों ही प्रतिमान +/- 20% से अधिक पाए गए इसलिए पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र के अनुसार अधिशेष (घाटा) का समायोजन किया जाना है, जो निम्न प्रकार से है:

| विवरण | लाख रुपये में |
|------------------------------------|----------------|
| कुल हानि 10-11 से 12-13 | -1457.24 |
| 20% टीएमआईएलएल द्वारा वहन करना है। | -291.45 |
| शेष घाटा | -1165.79 |
| 50% समायोजित किया जाना है। | -582.90 |

इसलिए 1.95 लाख रुपये (वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए 2015 के आदेश में यथा निर्धारित 3.91 करोड़ रुपये का घाटा है) तक के 50% के पिछले घाटे के समायोजन के प्रति 5.83 करोड़ तक के प्रति कुल घाटे के समायोजन को 2015 के आदेश में शामिल किया जाना चाहिए था। इस स्थिति के अनुसार मई 2014 के प्रशुल्क आदेश द्वारा 01 जुलाई 2014 से 90% वृद्धि की स्वीकृति के प्रति 106.93% तक की बढ़ोत्तरी को स्वीकृति दी जानी चाहिए थी। इस संबंध में 877.20 लाख रुपये पर वित्तीय जटिलताओं का आकलन किया गया है। इस संबंध में कार्य विवरण अनुलग्नक – II (ब) के रूप में संलग्न हैं।

जबकि, जैसा कि बाद में चर्चा की गई है, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रशुल्क में वृद्धि/कमी की मात्रा पर निर्णय करते समय पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र के निर्देशों को प्रभाव देने से 847.20 लाख रु. की उक्त राशि की भी शामिल किया जा रहा है।

(ix) यह ध्यान दिलाया जाता है कि अक्टूबर 2011 के टीएमआईएलएल के समीक्षा आदेश में 2002-03 से सितंबर 2007 तक की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमति प्रतिफल के अतिरिक्त 2352.43 लाख रुपये की राशि को अतिरिक्त अधिशेष के रूप में निर्धारित किया गया था। टीएमआईएलएल द्वारा उक्त राशि संबंधित पक्षों को लौटायेगा, जो माननीय उच्च न्यायालय कलकत्ता के समक्ष लंबित टीएमआईएलएल की रिट अपीलों और इस प्राधिकरण की जिरह के परिणाम के अध्यधीन होगी।

(x) गोदी संख्या 12 के कार्गो प्रोफाइल में चूना पत्थर / पाइरोक्सिनाइट/ क्लिनकर, इस्पात, लकड़ी के गट्टर, उर्वरक और परियोजना कार्गो शामिल है। वर्ष 2015-16 के दौरान प्रहस्तित किये गए खनिज लोहा सहित 1348188 एमटी

वास्तविक यातायात की तुलना में टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान क्रमशः 1055000 एमटी, 1065000 एमटी और 1150000 एमटी पर यातायात का आकलन किया।

टीएमआईएलएल ने तर्क दिया कि भारत सरकार द्वारा निर्यात शुल्क लागू करने, वैश्विक अर्थव्यवस्था तथा बाजार के रूख ने धीरे-धीरे खनिज लौहे के निर्यात को समाप्त कर दिया। यहां तक वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान खनिज लौहे के आयात की भविष्य के वर्षों में कोई प्रत्याशा नहीं है चूंकि अयस्क का कुछ आयात हुआ था, सुलझ चुके हैं। बाजार की कमजोर स्थिति और निर्यात कीमतों में कमी से इस्पात के निर्यात में तेजी से गिरावट आई है। हालांकि इस्पात की तटीय आवाजाही में तेजी आ रही है और टीएमआईएलएल के द्वारा उनके यातायात आकलनों में इसे शामिल करने की सूचना दी गयी है। इसके अलावा, चूंकि उत्पादन की लागत में अधिकता की वजह से चीनी संयंत्र बंद होने की प्रक्रिया में है, संबंधित आयातक की भविष्य में चीनी आयात करने की कोई योजना नहीं है। इसके अलावा, जनवरी, 2015 में एलएल-6, बी#12 पर टीएमआईएलएल द्वारा नई रेल लाइन की शुरूआत करने पर, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान चूनापत्थर (फ्लक्स) की अधिक मात्रा की दुलाई का आकलन किया है। इस प्रकार टीएमआईएलएल ने यातायात अनुमान बाजार की सूचना और आकलन पर लगाया है।

वर्ष 2016-17 के लिए व्यापार आकलन के संदर्भ में, केओपीटी की राय यह है कि अप्रैल 2016 से जुलाई 2016 की अवधि के लिए टीएमआईएलएल के 5.12 लाख एमटी के वास्तविक यातायात को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2016-17 के लिए टीएमआईएलएल का यातायात आकलन 15.4 लाख एमटी होना चाहिए। टीएमआईएलएल की राय यह है कि सीमित मात्रा में भी वर्ष 2016-17 के लिए यातायात अनुमान 14.5 लाख एमटी से कम नहीं होना चाहिए। इसके अतिरिक्त केओपीटी का मत है कि चूंकि वर्ष 2016-17 के दौरान मंत्रालय द्वारा निर्धारित यातायात लक्ष्य में पूर्व वित्त वर्ष (2015-16) के दौरान प्रहस्तित की गई मात्रा के मुकावले वार्षिक संवेश प्रवाह से 12% की वृद्धि का सुझाव है, वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए 10% प्रति वर्ष की कार्गो वृद्धि को उपर्युक्त समझा गया। तदनुसार प्रति वर्ष 10% वृद्धि दर को मानते हुए, केओपीटी ने व्यक्त किया कि टीएमआईएलएल का यातायात वर्ष 2017-18 के लिए 16 लाख एमटी और वर्ष 2018-19 के लिए 17.60 लाख एमटी माना जाए।

वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा आकलित और केओपीटी द्वारा सुझाए गए यातायात की तुलनात्मक स्थिति नीचे ही गई है:-

| वर्ष | टीएमआईएलएल द्वारा आकलित यातायात | केओपीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात | अंतर | अंतर का प्रतिशत |
|---------|---------------------------------------|------------------------------------|--------|-----------------|
| 2016-17 | 1055000 | 1450000 | 395000 | 37.44% |
| 2017-18 | 1065000 | 1600000 | 535000 | 50.23% |
| 2018-19 | 1150000 | 1760000 | 610000 | 53.04% |

यह प्राधिकरण किसी पत्तन/निजी टर्मिनल पर संभावित यातायात का निर्धारण करने के लिए स्वतंत्र अध्ययन नहीं करता है और यह आम तौर पर संचालन द्वारा तय व्यापार आकलनों पर भरोसा करता है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते हुए यथा उपर्युक्तानुसार, वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक की तुलना में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए विभिन्न कार्गो मदों हेतु टीएमआईएलएल ने यातायात में कमी के आकलन हेतु कारण सामने रखे। टीएमआईएलएल ने यह भी बताया कि उसके यातायात अनुमान में बाजार की स्थिति को भी ध्यान में रखा जाता है। हालांकि, स्वामी पत्तन अर्थात् केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा तय यातायात आकलनों पर सख्त आपत्ति की है तथा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए टीएमआईएलएल सांकेतिक यातायात आंकड़े प्रस्तुत किए हैं। इस संबंध में, जैसा कि उपर्युक्त तालिका में दर्शाया गया है टीएमआईएलएल का यातायात, जैसा कि केओपीटी द्वारा दर्शाया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा आकलित यातायात से लगभग 50% अधिक है। यह मानते हुए कि केओपीटी तथा टीएमआईएलएल ने बाजार के रूख के आधार पर यातायात का आकलन किया होगा आदर्शत उक्त दोनों पक्षों के द्वारा दिए गए यातायात आकलनों में इतना अधिक अंतर नहीं होना चाहिए। इस संदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2015-16 को छोड़कर, जब टीएमआईएलएल ने 13.48 लाख टन दुलाई की थी, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान

इसने वास्तव में केवल 7.10 लाख टन और 8.69 लाख टन भार वहन किया, जैसाकि पिछले विश्लेषण में बताया गया था। इसी के साथ, वर्ष 2016-17 से 2018-19 की अवधि के लिए टीएमआईएलएल तथा केओपीटी द्वारा व्यापार आकलन में दिए गए बड़े अंतर तथा 2013-14 और 2014-15 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा किए गए व्यापार की स्थिति को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी द्वारा आकलित व्यापार पर पूरी तरह भरोसा करना उपयुक्त नहीं होगा। इसके साथ ही टीएमआईएलएल और केओपीटी के वर्ष 2016-17 से 2018-19 के व्यापार आकलन में अत्यधिक अंतर होने के कारण से और टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2013-14 और 2014-15 में किए गए व्यापार की स्थिति को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी द्वारा आकलित यातायात पूरी तरह से मानना भी उचित नहीं होगा। केओपीटी ने यातायात अनुमानों के लिए टीएमआईएलएल के कारणों का बिंदुवार रूप से विरोध नहीं किया है। वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए केओपीटी द्वारा सुझाए गए 1.60 मिलियन टन और 1.76 मिलियन टन 142.40% तथा 156.60% के व्यापार आकलन को मानना 142.40% तथा 156.60% टीएमआईएलएल की क्षमता (प्रतिवर्ष 1.124 मिलियन टन) से कहीं अधिक है। क्षमता उपलब्ध वास्तविक सुविधाओं तथा प्राप्त किए जा सकने योग्य उत्पादकता स्तर पर निर्भर करती है। प्रति दिन 4400 टन के उत्पादकता स्तर में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है जो कि 1.124 मिलियन टन क्षमता की गणना में शामिल की गई है। जहां तक भौतिम अवसंरचना का संबंध है, टीएमआईएलएल ने विद्यमान अवसंरचना में कोई संवर्द्धन प्रस्तावित निवेश, क्षमता में वृद्धि के लिए नहीं अपितु विद्यमान फार्कलिफ्ट ट्रकों और एचएमसी को बदलने के लिए है। केओपीटी ने एचडीसी में व्यापार में 10% वृद्धि दर का आकलन किया है। जैसाकि पहले बताया गया है वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिये सकल वास्तविक यातायात और उसी अवधि के लिये और सकल आकलित यातायात के बीच लगभग 10% का सकारात्मक परिवर्तन है। इसलिये, यदि प्रति वर्ष टीएमआईएलएल के आकलनों के अनुसार 10% अतिरिक्त व्यापार को माना जाए तो वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए टीएमआईएलएल का व्यापार आकलन क्रमशः 1160500 एमटी, 1171500 मीट्रिक एमटी और 1265000 एमटी होगा।

हालांकि टीएमआईएलएल ने पिछले वर्षों के दौरान कोई कंटेनर प्रहस्तित नहीं किये हैं और न ही वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए अपने भविष्य के यातायात आकलन में कंटेनर यातायात का अनुमान नहीं दिया था, उसने कंटेनर प्रहस्तित करने के लिए निर्धारित दरों को जारी रखने का प्रस्ताव किया था। इस संबंध में केओपीटी ने अपनी पूर्व स्थिति को बरकरार रखा कि चूंकि गोदी सं. 12 में अब तक कंटेनरों को प्रहस्तित नहीं किया गया है, मद कंटेनर को हटा दिया जाए। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि गोदी सं. 12 में प्रहस्तित नहीं किया जाने वाला अनुमत कार्गो, जैसा कि अनुज्ञासि समझौते में निर्धारित है, में कंटेनरीकृत कार्गो शामिल है तथा इसलिए यह अनुज्ञासिदाता और अनुज्ञासिधारी को अपने बीच को मुद्रों को सुलझाना है।

(xi) (क) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए विविध कार्गो प्रहस्तन से आय के आकलन के लिए विस्तृत अनुमान प्रस्तुत किया है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना संगत है कि टीएमआईएलएल द्वारा तय आय वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलित यातायात तथा मई 2014 के आदेश द्वारा अनुमोदित टीएमआईएलएल के दरमानों में निर्धारित संगत दरों पर आधारित है। पूर्ववर्ती पैरा में यथा बनाए गए स्तर पर यातायात आकलनों को ध्यान में रखते हुए हमारे द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आय के आकलन पुनः तय किए गये हैं।

टीएमआईएलएल ने मई 2014 के आदेश द्वारा अनुमोदित टीएमआईएलएल की दरमानों में निर्धारित विभिन्न क्षमताओं के फ्रंट एंड लोडर्स तथा फार्कलिफ्ट जैसे हैंडलिंग उपकरणों हेतु उपकरण सहायता प्रभार की दरों के आधार पर विभिन्न प्रकार के कार्गो को प्रदान की जाने वाली ऑन-बोर्ड उपकरण सहायता से अर्जित की जाने वाली आकलित आय को भी ध्यान में रखा है। टीएमआईएलएल ने इस संबंध में उपकरण सहायता उपलब्ध कराने से आय का आकलन किया है तथा इस संबंध में रूपरेखा प्रस्तुत की है। इसने विभिन्न हैंडलिंग उपकरणों के उपयोग हेतु अलग-अलग शिफ्टों तथा विभिन्न प्रकार का कार्गो, जिन्हें प्रहस्तित किये जाने का आकलन है, के लिए विभिन्न पार्सल आकार का भी अनुमान किया है। टीएमआईएलएल का यह पूर्वानुमान पिछले चयन पर आधारित है। टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए अनुमानों को उपकरण सहायता प्रदान कराने से होने वाली आय के आकलन में लिया गया है। हालांकि, पूर्ववर्ती पैरा में यथा-चर्चित स्तर पर व्यापार आकलनों को ध्यान में रखते हुए हमारे द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आय आकलन पुनः तय किए गए हैं।

अतः टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए 4466.79 लाख रुपए, 4483.42 लाख रुपए और 4807.98 लाख रुपए की अनुमानित आय की बजाय इस विश्लेषण में संबंधित वर्षों में कार्गो हैंडलिंग आय क्रमशः 4913.47 लाख रुपए, 4931.77 लाख रुपए और 5288.77 लाख रुपए मानी गयी है।

(xv) जैसा कि आय विवरण में दर्शाया गया है 'अन्य आय' में प्लॉट के किराया से आय तथा गोदी सं. 12 में एचएमसी के उपयोग से प्राप्त आय शामिल है।

(i) टीएमआईएलएल ने उक्त वर्षों के लिए प्लॉट के किराया से आय प्राप्त करने के लिए गणना प्रस्तुत की है। जैसा कि गणना से प्रतीत होता है, आकलन कार्गो की प्रत्येक श्रेणी के लिए पार्सल के आकार, प्रत्येक पार्सल आकार के लिए अपेक्षित क्षेत्र संभावित पार्सलों की संख्या तथा प्रत्येक पार्सल के लिए भंडारण समय के बारे में टीएमआईएलएल के अनुमानों के आधार पर है। टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए अनुमानों को प्लॉट के किराए से होने वाली आय के आकलन में लिया गया है। हालांकि पूर्ववर्ती पैरा में यथा चर्चित स्तर पर यातायात आकलनों को ध्यान में रखते हुए हमारे द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आय आकलन पुनः तय किए गए हैं।

(ii) चूनापत्थर, इस्पात (निर्यात एवं आयात), उर्वरक, कच्ची सामग्री एवं परियोजना कार्गो जैसे कार्गो के हैंडलिंग के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा एचएमसी का उपयोग करना प्रस्तावित है। एचएमसी के उपयोग से आय को टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए अनुमानित व्यापार इस प्राधिकरण द्वारा फरवरी, 2015 के समीक्षा आदेश में निर्धारित विभिन्न कार्गो महों के लिए एचएमसी के उपयोग के लिए प्रति टन दर के आधार पर प्राप्त किया है। टीएमआईएलएल द्वारा दिए गए अनुमानों को एचएमसी के उपयोग से होने वाली आय के आकलन में लिया गया है। हालांकि पूर्ववर्ती पैरा में यथा चर्चित स्तर पर यातायात आकलनों को ध्यान में रखते हुए हमारे द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आय आकलन पुनः तय किए गए हैं।

(xvi) लागत आकलनों की वार्षिक वृद्धि पर 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के संदर्भ में विचार किया जाता है जिसमें अपेक्षित है कि प्रमुख पत्तनों तथा टर्मिनल संचालकों का व्यय अनुमान, भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी सामग्रियों के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान गतिविधि के संदर्भ में मूल्य में फेरबदल हेतु व्यवस्थित प्रहस्तित के अनुरूप हो। वर्ष 2016-17 के दौरान निर्णीत निजी टर्मिनल संचालकों के प्रशुल्क के मामले में, व्यय के आकलन में 2.46% के वृद्धि गुणक पर विचार करने का निर्णय किया गया है। तदनुसार, 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए टीएमआईएलएल द्वारा 3.82% के वृद्धि गुणक पर विचार के बायावर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए व्यय के आकलन हेतु विश्लेषण में 2.46% के वृद्धि गुणक पर विचार किया गया है।

(xvii) संचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिक लागत में 'जहाजी कुली व्यय' एवं उपकरण के संचालन हेतु श्रमिक व्यय शामिल है।

(k) टीएमआईएलएल ने जहाजी कुली का कार्य आउट सोर्स किया है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणना से यह प्रतीत होता है कि इस उद्देश्य के लिए वर्ष 2015-16 के दौरान 668.79 लाख रुपए की राशि व्यय की गई जिसमें मूल वेतन, सभी भत्ते, ग्रेच्युटी, ओवरटाइम और अन्य दुर्घटना व्यय शामिल हैं। टीएमआईएलएल द्वारा 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए जहाजी कुलियों के व्यय अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक व्यय में 3.82% प्रतिवर्ष की वृद्धि के स्थान पर, 2015-16 के वास्तविक व्यय में वर्ष 2016-17 के लिए 2.46% तथा वर्ष 2017-18 और 2018-19 प्रत्येक वर्ष के लिए 2.46% की वृद्धि का अनुमान इस विश्लेषण में किया गया है।

(l) "अन्य लागत में उपकरण के प्रचालन के लिए मजदूरी लागत है।" इस लागत में लोडर्स एवं फोकलिफ्ट्स के कार्य के लिए प्रचालकों की लागत तथा ट्रेलर चालकों और सहायकों की लागत शामिल है, जिसकी चर्चा नीचे की गई है;

लोडर्स और फोकलिफ्ट्स के कार्य के लिए प्रचालकों की लागत का अनुमान 34 प्रचालकों के आधार पर लगाया जाता है। आधार के रूप में प्रति प्रचालक का 25298/- की दर पर विचार करते हुए, वर्ष 2015-16 के लिए दर लागू प्रस्तुत की गई, टीएमआईएलएल ने 2013-14 से 2015-16 वर्षों की लागत के लिए 3.82% प्रति वर्ष की वृद्धि मानी है। उक्त उपकरणों के प्रचालन के लिए परिनियोजन हेतु टीएमआईएलएल द्वारा मानी गई मजदूर की संख्या प्रबंधन का निर्णय है और इसलिए यह प्राधिकरण इस पहलू में नहीं जाना चाहेगा। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी प्रमाण में 36639/- रुपए प्रतिमाह प्रति मजदूर और 19840/- रुपए प्रतिमाह प्रति मजदूर की दर दर्शाते हैं न कि 25298/- रुपए प्रति प्रचालक प्रतिमाह की दर जैसा कि टीएमआईएलएल ने अपनी गणना में माना है। यह मानते हुए कि यहां पर 2015-16 से संबंधित है, जो वास्तविक व्यय पर आधारित है, टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2015-16 के लिए यथा रिपोर्ट की गई स्थिति मानी गई है। उसके बाद, 2015-16 के वास्तविक व्यय में 2.46% की वृद्धि वर्ष 2016-17 वर्ष के दौरान मानी गई है और इस विश्लेषण में 2017-18 और 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.46% की वृद्धि मानी गई है।

ट्रेलर चालकों और सहायकों की मजदूर लागत 20 चालकों और 21 क्लीनरों के लिए मानी गई है ट्रेलर चालकों के मामले में 25944/- रुपए प्रति चालक प्रतिमाह की दर आधार के रूप में वर्ष 2015-16 के लिए मानी गई, तो टीएमआईएलएल ने 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए लागत तक पहुंचने के लिए 3.82% की वृद्धि मानी है। इसी तरह, ट्रेलर सहायकों के मामले में, 22728/- रुपए प्रति सहायक प्रतिमाह की दर वर्ष 2015-16 के लिए आधार के रूप में मानते हुए टीएमआईएलएल ने 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए लागत तक पहुंचने के लिए 3.82% प्रतिवर्ष की वृद्धि मानी है। उक्त उपकरणों के परिस्थापना कार्य के परिनियोजन हेतु टीएमआईएलएल द्वारा निर्धारित मजदूरों की संख्या प्रबंधन का निर्णय है इसलिए यह प्राधिकरण इस पहलू में जाना नहीं चाहेगा। टीएमआईएलएल ने ट्रेलर चालकों और सहायकों की लागत के समर्थन में गणना प्रस्तुत की है। 2015-16 की वास्तविक व्यय में 2.46% की वृद्धि वर्ष 2016-17 के दौरान मानी गई है और इस विश्लेषण में पिछले वर्षों के अनुमान में 2.46% की वृद्धि 2017-18 और 2018-19 प्रत्येक वर्ष के लिए मानी है।

- (xiv) टीएमआईएलएल ने उपकरण के रख-रखाव हेतु 35 प्रचालकों के लिए मजदूरी लागत के 21845/- प्रति प्रचालक प्रतिमाह की दर मानते हुए, का अनुमान लगाया है। टीएमआईएलएल द्वारा आधार के रूप में मानी गई दर वर्ष 2015-16 से संबंधित वास्तविक के व्यय से संबंधित है। टीएमआईएलएल ने 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए लागत तक पहुंचने के लिए 3.82% प्रति वर्ष की वृद्धि की है। उपकरण के प्रचालन कार्य के लिए परिनियोजन हेतु टीएमआईएलएल द्वारा निर्धारित मजदूरों की संख्या प्रबंधन का निर्णय है और इसलिए यह प्राधिकरण इस पहलू में नहीं जाना चाहेगा। टीएमआईएलएल ने ट्रेलर चालकों और सहायकों की लागत के संबंध में गणना प्रस्तुत की है। विश्लेषण में 2015-16 के वास्तविक व्यय में वर्ष 2016-17 के दौरान 2.46% का वृद्धि मानी गई है। 2017-18 और 2018-19 प्रत्येक वर्ष के लिए पिछले वर्ष के अनुमानों में 2.46% की वृद्धि मानी गई है।
- (xv) उपकरण चलाने की लागत में बल्कि प्रहस्तन उपकरण जैसे भार वाहकों, चालकों, फॉकलिफ्ट और पत्तन मोबाइल क्रेन से संबंधित “तेल और ल्यूब्रिकेन्ट लागत” और “मरम्मत तथा रख-रखाव लागत” तथा उपकरण की पंजीकरण लागत शामिल है, जिसकी चर्चा नीचे की गई है:
- (क) टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत रूप-रेखा से, यह स्पष्ट होता है कि भार वाहकों का उपयोग को बल्कि कार्गो चूना पथर / पाइरोक्सीनाइट / किंलकर जैसे कार्यों के प्रहस्तन के लिए किया जाता है। वर्ष 2016-17 के लिए भार वाहकों से संबंधित तेल और ल्यूब्रिकेन्ट लागत तक पहुंचने के लिए, टीएमआईएलएल ने आधार के रूप में वर्ष 2015-16 के लिए भार वाहकों से संबंधित वास्तविक लागत और ल्यूब्रिकेन्ट लागत को ध्यान में रखा है और वर्ष 2016-17 के लिए इसे अनुपातिक रूप से व्यापार के लिए समायोजित किया है तथा 3.82% की वृद्धि की है। इकाई उपभोग तथा तेल एवं ल्यूब्रिकेन्टों की लागत से संबंधित किसी व्यौरे के न होने पर स्थिति जैसा कि पहले चर्चा की जा चुकी है टीएमआईएलएल द्वारा व्यापार तथा वृद्धि घटक में परिवर्तन के अलावा, के लिए यह विधि अपनाई गई है। टीएमआईएलएल के संयोग से प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान भी तेल और ल्यूब्रिकेन्टों के लागत के निर्धारण हेतु यह विधि अपनाई गयी थी।
- (ख) इसी प्रकार से, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत गणना से यह स्पष्ट होता है कि ट्रेलर्स और फॉकलिफ्टों का उपयोग प्रहस्तन ब्रेक बल्कि कार्गो जैसे स्टील और लॉग के प्रहस्तन के लिए किया जाता है। वर्ष 2016-17 के लिए ट्रेलर्स और फॉकलिफ्ट्स के तेल ओर ल्यूब्रिकेन्ट की लागत तक पहुंचने के लिए, टीएमआईएलएल ने आधार के रूप में वर्ष 2015-16 के लिए ट्रेलर्स और फॉकलिफ्टों के संबंध में, वास्तविक तेल व ल्यूब्रिकेन्ट लागत को लिया है और वर्ष 2016-17 के लिए इसे अनुपातिक रूप से समायोजित किया एवं इकाई उपभोग और तेल तथा ल्यूब्रिकेन्ट्स के विवरण न होने पर 3.82% की वृद्धि की है, जैसा कि पहले ही चर्चा की जा चुकी है, व्यापार और वृद्धि घटक में परिवर्तन के अलावा इकाई उपभोग और तेल एवं ल्यूब्रिकेन्ट्स की लागत का विवरण न होने पर टीएमआईएलएल द्वारा अपनाई गई विधि मानी गई है। संयोग से तेल और ल्यूब्रिकेन्ट्स की लागत के निर्धारण के लिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान यही विधि अपनाई गयी थी।
- (ग) वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए एचएमसी के संबंध में तेल और ल्यूब्रिकेन्ट के लागत के निर्धारण हेतु, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2015-16 के दौरान इस संबंध में खर्च की गई वास्तविक लागत मानी है और इसके बाद 3.82% की वृद्धि की है। जैसा कि पहले ही चर्चा की जा चुकी है कि टीएमआईएलएल द्वारा तैयार किए गए अनुमानों में वृद्धि परिवर्तन को दर्शने के लिए इनमें संशोधित किया गया है।
- (घ) वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए मरम्मत और रख-रखाव लागत के निर्धारण हेतु, टीएमआईएलएल वर्ष ने 2015-16 के दौरान इस संबंध में व्यय की गई वास्तविक लागत को माना है और इसके बाद, 3.82% वृद्धि की है।

जैसा कि पहले ही चर्चा की जा चुकी है, टीएमआईएलएल द्वारा तैयार अनुमानों में वृद्धि परिवर्तन को दर्शने के लिए इनमें संशोधन किया गया है।

(उ) टीएमआईएलएल ने उपकरण के पंजीकरण की लागत जैसे पथ कर, फिटनेस, पत्तन परमिट प्रभार के लिए वर्ष 2015-16 के दौरान 11.42 लाख का वास्तविक भुगतान किया है। टीएमआईएलएल ने वर्ष 2015-16 के लिए इस संबंध में किए गए भुगतान का सार प्रस्तुत किया है। इस आधार के रूप में लिया गया है तथा जैसे कि पहले ही चर्चा की जा चुकी है। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए तैयार अनुमानों में वृद्धि में परिवर्तन दर्शने के लिए इसमें संशोधन किया गया है।

(xvi) अनुज्ञित करार के खंड 4.1 (क) के साथ पठित खंड 5.1 (क) के अनुसार, टीएमआईएलएल की केओपीटी के दरमानों के अनुसार संबंधित कार्गों के सभी प्रकार के कार्गों से संबंधित प्रभारों पर राजस्व हिस्से का भुगतान करना होता है। तथापि, यह लगता है कि टीएमआईएलएल को विभिन्न कार्गों मदों के लिए राजस्व हिस्से को निर्धारित करने के लिए अपना ही प्रशुल्क माना है। इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा दी गई राजस्व हिस्से की गणना में विभिन्न कार्गों के लिए केओपीटी की मौजूदा दरों पर विचार करते हुए इसे संशोधित किया है ताकि अनुज्ञित करार का पालन हो। वर्ष 2015 के दिशा-निर्देश के खंड 2.8.1 में उल्लिखित शर्त के अनुसार अधिकतम रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा की 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए द्वितीय उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत प्रतिशतता तीव्र होगी। तदनुसार, यथा लागू केओपीटी दरों के आधार पर आय का 8.126% की दर से वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए राजस्व हिस्से का अनुमान लगाया गया है।

केओपीटी की दरों के आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा देय राजस्व हिस्से के संबंध में, यह कहना उचित है कि केओपीटी की दरों में संशोधन किया जाना है। केओपीटी ने पहले से ही एक प्रस्ताव किया है और यह प्रस्ताव स्टेक होल्डर्स के पास परामर्श अधीन है। इस प्रकार भविष्य में केओपीटी के दरों में संशोधन होने पर टीएमआईएलएल को इस प्राधिकरण के समक्ष आने का अवसर दिया गया है ताकि राजस्व हिस्से की गणना के लिए केओपीटी की संशोधित दरों के अनुसार विभिन्न कार्गों मदों और सेवाओं के लिए अनुमोदित होने वाले दरमानों को शामिल करने के लिए उसके प्रशुल्क की ही समीक्षा की जा सके।

प्लॉट के किराया से राजस्व हिस्से के संबंध में टीएमआईएलएल ने अपनी दरमानों से इसकी गणना की है। प्लॉट किराए के अपनी गणना में टीएमआईएलएल द्वारा माने गए व्यौरों को ध्यान में रखते हुए तथा वर्ष 2011 में अनुमोदित केओपीटी की एचडीसी के लिए पट्टा किराया दर एवं 2% प्रतिवर्ष की विधिवत् वृद्धि, द्वारा प्लॉट के किराए से प्राप्त आय की गई है। उसके बाद, प्लॉट के किराए से राजस्व हिस्से वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए गणना केओपीटी की दर पर आधारित प्लॉट के किराए से आय की 8.126% की दर से आंकलित की गई है। केओपीटी की किराया अनुसूची के आधार पर टीएमआईएलएल द्वारा देय प्लॉट के किराए से राजस्व हिस्से के संबंध में, यह कहना संगत है कि केओपीटी का किराया अनुसूची में पहले से ही संशोधन किया जाना है। केओपीटी को इस संबंध में एक प्रस्ताव रखना है। इस प्रकार, भविष्य में केओपीटी की किराया अनुसूची में संशोधन होने पर टीएमआईएलएल को राजस्व हिस्से की गणना के लिए केओपीटी की संशोधित किराया अनुसूची शामिल करने के अपने प्रशुल्क की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण से संपर्क करने का अवसर प्रदान किया गया है।

टीएमआईएलएल में एचएमसी के उपयोग से आय के राजस्व हिस्से के संबंध में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए राजस्व हिस्से के भुगतान के लिए 62.40 प्रति एम.टी के दर से केओपीटी की एमएचसी की मौजूदा दरमान के आधार पर गणना की गई है। केओपीटी दरमान में संशोधन पर टीएमआईएलएल को एचएमसी के राजस्व हिस्से की गणना के लिए केओपीटी की अनुमोदित की जानेवाली संशोधित दरमानों में एवं एचएमसी के उपयोग हेतु संशेधित दरों शामिल करने के लिए अपनी दरमानों की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण में आने का अवसर प्रदान किया गया है।

टीएमआईएलएल ने अपनी गणना में बोर्ड के पर्यवेक्षण, प्लेसमेन्ट और निभार (डूनेजेस) को हटाने तथा साफ करने तथा स्टील शिपमेंट – टाटा स्टील के मामले में, अपनी दरमानों में निर्धारित दरों पर आधारित अग्रेषित प्रभार के लिए राजस्व हिस्से का आंकलन किया है क्योंकि ऐसा पट्टा करार प्रावधान के अनुसार नहीं है, राजस्व हिस्से की गणना में इस घटकों को शामिल नहीं किया गया है।

इसके अतिरिक्त मध्यस्थता के मामले के विस्तार में न जाते हुए टीएमआईएलएल के पूर्व प्रशुल्क आदेश में रिकार्ड किए गए कारणों से इस विशेषण के लिए राजस्व हिस्से की गणना केओपीटी की दरों में निर्धारित कार्गो प्रभार के अनुसार

की गई है। अत्यंत सावधानी से यह उल्लेख किया जाता है इसमें मानी गई राशि केवल प्रशुल्क निर्धारण के लिए है और टीएमआईएलएल और कोपीटी के मध्य भुगतान पर विवाद के निर्णय में इसका उपयोग न किया जाए।

(xvii) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2015-16 के दौरान उपस्कर किराया प्रभार के रूप में वास्तव में 5.96 लाख रुपए का भुगतान किया है। इसे ही आधार माना गया है और जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि वृद्धि कारण में परिवर्तन दर्शान के लिए टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलनों में संशोधन किया है।

(xviii) टीएमआईएलएल ने 14000 वर्ग मीटर हार्ड स्टैण्ड भूमि के प्रारंभिक आवंटन और बाद में 54000 वर्ग मीटर और 9000 वर्ग मीटर के भूमि के आवंटन हेतु अनुज्ञप्तिदाता कोपीटी पतन द्वारा किए गए दावे के आधार पर वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 268.69 लाख रुपए, 278.95 लाख रुपए और 289.61 लाख रुपए का किराया अनुमानित किया है। पट्टा करार में यह शर्त है कि पूर्ववर्ती वर्ष में देय अनुज्ञप्ति शुल्क निर्धारित अनुज्ञप्ति शुल्क जो भी अधिक हो, उसमें प्रतिवर्ष 5% की वृद्धि की जाएगी।

यह स्मरण दिलाया जाता है कि पिछले संशोधन के दौरान वर्ष 2013-14 में कोपीटी द्वारा टीएमआईएलएल को आवंटित 14000 वर्ग मीटर की हार्ड स्टैण्ड भूमि के मामले में पट्टा किराया 37.75 रुपए प्रति वर्ग मीटर माना गया है। इसी तरह वर्ष 2013-14 के लिए 54000 वर्ग मीटर भूमि और 9000 वर्ग मीटर भूमि के मामले में 24.28 रुपए प्रति वर्ग मीटर का पट्टा किराया माना गया। वर्ष 2016-17 के दौरान 5% की वृद्धि करने पर 14000 वर्ग मीटर की हार्ड स्टैण्ड भूमि के लिए 43.70 प्रतिवर्ग मीटर और, 54000 वर्ग मीटर और 9000 वर्ग मीटर भूमि के मामले में 28.10 प्रतिवर्ग मीटर की दर से बसूल किए जाने का अनुमान है। इसके स्थान पर टीएमआईएलएल ने 14000 वर्ग मीटर हार्ड स्टैण्ड भूमि के लिए 43 रुपए प्रतिवर्ग मीटर और 54000 वर्ग मीटर भूमि के लिए 25.80 रुपए प्रतिवर्ग मीटर और 9000 वर्ग मीटर भूमि के मामले में 27.10 रुपए प्रतिवर्ग मीटर की दर मानी है। ऊपर बताए अनुसार, वर्ष 2016-17 के लिए पट्टा किराया का अनुमान हमारे द्वारा निर्धारित दर के आधार पर लगाया गया है। वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए टीएमआईएलएल ने पट्टा किराया दर में 3.82% वृद्धि का आकलन किया है। चूंकि अनुज्ञप्ति करार में 5% वृद्धि प्रावधान है इसलिए वर्ष 2017-18 और 2018-19 के पट्टा किराए के अनुमान इसी आधार पर किया गया है। पट्टा किराए के समय पर भुगतान के मामले में टीएमआईएलएल द्वारा 2.5% की छूट के प्रभाव पर भी ध्यान दिया गया है।

(xix) वर्ष 2016-17 के लिए बीमा लागत के आकलन करने के दौरान टीएमआईएलएल ने क्रमशः पूर्व के वर्षों के वास्तविक/अनुमान ही रखे हैं और उक्त वर्षों के दौरान अतिरिक्त परिसंपत्तियों में प्रस्तावित वृद्धि पर 1% बीमा लागत का आकलन किया है। यद्यपि इस विश्लेषण में टीएमआईएलएल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया। हमारे विश्लेषण में पुराने और परिसंपत्तियों पर वृद्धि के प्रभाव का ध्यान रखा गया है।

(xx) अन्य संबंधित व्यय जैसे कि अनावश्यक खर्च, सुरक्षा एवं निभारण (एलएसडी), आवश्यक खर्च, स्टिकर, प्रेषण संबंधी सेवाएं, अन्तःपतन सामान लाना-जे जाना, सर्वेक्षण, व्ययों का शोधन एवं अग्रेषण एवं विविध व्ययों का अनुमान। इन प्रत्येक मद्दों पर नीचे वर्णन किया गया है।

(क) लैशिंग/सुरक्षा/निभार(एलएसडी)/आवश्यक व्यय

यह लैशिंग /सुरक्षा/निभार(एलएसडी)/स्टील कार्गो (टाटा) पर आवश्यक व्यय, स्टील/लार्स डिस्चार्ज - जेटी से डिलीवरी - प्लॉट एवं प्रोजेक्ट कार्गो की डिलीवरी से संबंधित है। टीएमआईएलएल ने इन कार्यों को आउटसोर्स किया है जैसा कि प्रस्तुत किए कार्य आदेश से स्पष्ट है।

वर्ष 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा स्टील कार्गो (टाटा) के संबंध में प्रति मीट्रिक टन 91.60 और स्टील/लॉग डिस्चार्ज - जेटी से डिलीवरी, स्टील डिस्चार्ज - प्लॉट और प्रोजेक्ट कार्गो से डिलीवरी के लिए 16/- रुपए प्रति एमटी का वास्तविक व्यय माना गया है। टीएमआईएलएल ने उक्त दर को आधार बनाया है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए 3.82% प्रति वर्ष की वृद्धि की है।

टीएमआईएलएल ने 91.60 रुपए प्रति एमटी के समर्थन में गणना प्रस्तुत की है और अनावश्यक व्यय/स्टील आवश्यक व्यय/प्रोजेक्ट कार्गो के लिए 16 रुपए प्रति एमटी की दर को दर्शाया हुए र्मई, 2016 के कार्य आदेश को दस्तावेजी प्रमाण के रूप में प्रस्तुत किया है। इसे आधार बनाया गया है और टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 की वृद्धि में परिवर्तन दर्शाने के लिए आकलन में संशोधन किया है।

(ख) स्टिकर, टैग लेखन एवं कोडिंग सेवाएं।

व्यय 12 व्यक्तियों के संबंध में माना गया है। वर्ष 2015-16 के वास्तविक बताई गई 23258/- रुपए प्रति व्यक्ति प्रतिमाह की दर को मानते हुए टीएमआईएलएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 3.82% प्रतिवर्ष की वृद्धि मानते हुए व्यय अनुमान लगाया है।

टीएमआईएलएल ने 23258/- रुपए प्रतिमाह प्रतिव्यक्ति दर के समर्थन में पूरा विवरण प्रस्तुत किया है। इसे ही आधार बनाया है और जैसा कि पहले बताया जा चुका है टीएमआईएलएल ने वृद्धि में परिवर्तन दर्शने के लिए वर्ष 2016-17 से 2018-19 के अनुमानों में संशोधन किया है।

(ग) अन्तःपत्तन परिवहन

अन्तःपत्तन परिवहन से संबंधित व्यय को चूना पत्थर और इस्पात जैसी कार्गो मदों का अनुमान लगाया है। इस कार्य प्रणाली से यह पाया गया है कि वर्ष 2015-16 के चूना पत्थर की 57/- प्रति एम.टी की दर में बाद के वर्षों में 2016-17 से 2018-19 के लिए 3.82% प्रतिवर्ष की दर से वृद्धि की गई है। वर्ष 2016-17 के लिए इस्पात की दर 70/- रुपए प्रति एम.टी मानी गई है और इसके पश्चात् वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए 3.82% की वृद्धि की गई है।

दर के समर्थन में टीएमआईएलएलद्वारा प्रस्तुत मर्ई, 2016 के दस्तावेज में शुष्क बल्क कार्गो की अन्तःपत्तन परिवहन के लिए 57/- रुपए प्रति एम.टी की दर निर्धारित की है। टीएमआईएलएल 70/- रुपए प्रति एम.टी दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं कर पा रहा है क्योंकि इसने कोई दर निर्धारित नहीं की है। इसलिए इस्पात के अन्तःपत्तन परिवहन से संबंधी व्यय अनुमान की आधार दर मर्ई, 2014 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाए गए दृष्टकोण, जिस पर टीएमआईएलएल को आपत्ति नहीं थी, के अनुसार 57/-रुपए प्रति एम.टी मानी है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए 2.46% प्रतिवर्ष की वृद्धि मानते हुए व्यय अनुमान लगाया गया है।

(घ) सर्वेक्षण व्यय

अन्य व्यय में चूना पत्थर, इस्पात और परियोजना कार्गो के सर्वेक्षण व्यय शामिल हैं। अनुमान के लिए टीएमआईएलएल द्वारा मानी गई सर्वेक्षण व्यय की दर प्रत्येक कार्गो के अनुसार अलग-अलग है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए कार्य आदेश में चूना पत्थर के लिए 3.52 रुपए प्रति एम.टी, इस्पात के लदान (टाटा स्टील) के लिए 16/- रुपए प्रति एम.टी, इस्पात को उतारने के लिए 4.50/- रुपए प्रति एम.टी, परियोजना कार्गो के लिए 6/- रुपए प्रति एम.टी की दर दर्शा रहे हैं। ये वर्ष 2015-16 की दरें हैं। टीएमआईएलएल ने इसे ही आधार माना है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के अनुमान के लिए 3.82% की वृद्धि की गई है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए टीएमआईएलएल ने अनुमानों में वृद्धि लाख में परिवर्तन दर्शने के लिए संशोधन किया गया है।

(ङ) लदाई-उत्तराई व्यय

रेल से आने वाले इस्पात के कार्गो के संबंध में लदाई- उत्तराई से संबंधी व्यय उपगत करने का अनुमान है। इस कार्य प्रणाली में यह पता चलता है कि वर्ष 2015-16 की 199/- रुपए प्रति एम.टी की वास्तविक दर में तद्वारा 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए 3.82% प्रतिवर्ष की दर से वृद्धि की गई है।

199/- रुपए प्रति एम.टी दर के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण दिए गए हैं। इसे आधार माना गया है और जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए टीएमआईएलएल के अनुमानों में वृद्धि कारण में परिवर्तन दर्शने के लिए संशोधन किया गया है।

(च) विविध प्रचालन व्यय

अनुमानित विविध प्रचालन व्ययों में स्लिंग और गियर्स की लागत, कार्गो पूल लेवर एवं अन्य श्रम संबंधी व्यय और प्रहस्तन में हुए नुकसान शामिल हैं। वर्ष 2015-16 के वास्तविक व्यय को आधार बनाया गया है और टीएमआईएलएल ने बाद के वर्षों के अनुमान के लिए इसमें 3.82% प्रतिवर्ष की वृद्धि की है। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2015-16 के लिए प्रस्तुत किए गए वास्तविक व्यय को आधार माना गया है और जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि वर्ष 2016-17 और 2018-19 के लिए टीएमआईएलएल के अनुमानों में वृद्धि कारक में परिवर्तन दर्शने के लिए संशोधन किया गया है।

(xxi) टीएमआईएलएल ने प्रचालन लागत की किसी मद में दक्षता लाभ का दावा नहीं किया है। जैसे कि टीएमआईएलएल के वर्तमान प्रशुल्क संशोधन में वर्ष 2016-17 से 2018-19 की प्रचालन लागत में कोई दक्षता लाभ नहीं माना गया है।

(xxii) प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्ययों में मुख्य रूप से वेतन और मजदूरी, विधायी प्रभार, विजली पर खर्च और कार्यालय संबंधी अन्य व्यय शामिल होते हैं। वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक व्ययों को आधार बनाकर बाद के वर्षों के आकलन हेतु टीएमआईएलएल द्वारा 3.82% प्रति वर्ष की वृद्धि की गई है। वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक, जैसे टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किया गये हैं, को आधार के रूप में लिया गया है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए टीएमआईएलएल द्वारा किये गए आकलनों को वृद्धि कारक में परिवर्तन को दर्शनी के लिए आशोधित किये गए हैं, जैसी पहले चर्चा की गई है।

(xxiii) सामान्य उपरिव्ययों में मुख्यतः विज्ञापन और अंशदान, मनोरंजन व्यय, सामान्य प्रभार, अतिथि गृह व्यय और अन्य व्यय शामिल होते हैं। वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक व्ययों को आधार बनाकर बाद के वर्षों के आकलन हेतु टीएमआईएलएल द्वारा 3.82% प्रति वर्ष की वृद्धि की गई है। वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक, जैसे टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किया गये हैं, को आधार के रूप में लिया गया है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए टीएमआईएलएल द्वारा किये गए आकलनों को वृद्धि कारक में परिवर्तन को दर्शनी के लिए आशोधित किये गए हैं, जैसी पहले चर्चा की गई है। तथापि, यद्यपि 5.29 लाख रुपये वर्ष 2015-16 के दौरान निदेशक के परिव्रमिक पर किये गए व्यय की वास्तविक राशि सूचित की गई है, उसे टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के बाद के वर्षों के लिए आकलित किया गया है। टीएमआईएलएल की इस पद्धति पर विश्वास किया जाता है।

(xxiv) वित्त और विविध आय, जैसी टीएमआईएलएल द्वारा आकलित की गई है, में छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य और सावधि जमा पर व्याज शामिल होती है। सावधि जमा पर व्याज की आय, टीएमआईएलएल अर्जित की जाने वाली आकलित की गई, को पारइवेट टर्मिनलों के अन्य प्रशुल्क मामलों के विषय में अपनायी गई पद्धतिके हिसाब में नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार, केओपीटी द्वारा टीएमआईएलएल के भुगतान किया जा रहा टर्मिनल मूल्य 2.30 करोड़ रुपये है। इस तथ्य को मानते हुए कि यह भुगतान 30 वर्ष के लिए देय होगा, 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए वार्षिक वर्तमान मूल्य 14.05% का छूट कारक लागू करके निकाला जाता है। वर्तमान दर निकालने के लिए 14.05% की वार्षिक दर, का चयन प्रचलित पीएलआर दर को दिमाग में रखकर किया गया है।

(xxv) वित्त और विविध व्ययों में भविष्य निधि का अंशदान शामिल है। वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक व्ययों को आधार बनाकर बाद के वर्षों के आकलन हेतु टीएमआईएलएल द्वारा 3.82% प्रति वर्ष की वृद्धि की गई है। वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक, जैसे टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किया गये हैं, को आधार के रूप में लिया गया है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए टीएमआईएलएल द्वारा किये गए आकलनों को वृद्धि कारक में परिवर्तन को दर्शनी के लिए आशोधित किये गए हैं, जैसी पहले चर्चा की गई है।

(xxvi) निवल स्थायी परिसंपत्तियां निहित नियोजित पूंजी और कार्यकारी पूंजी का विश्लेषण नीचे के पैराओं में दिया जा रहा है:-

(क) स्थायी परिसंपत्तियां :

(i) वर्ष 2016-17:

टीएमआईएलएल ने 'प्लांट और मशीनरी' शीर्ष के अंतर्गत 3.22 करोड़ रुपये तक के संवर्धन का प्रस्ताव किया है। टीएमआईएलएल का 3.22 करोड़ रु. का निवेश 2 नग फार्कलिफ्ट ट्रकों को प्रतिस्थापित करने का प्रस्ताव है। टीएमआईएलएल ने इस संबंध में दर सूची की प्रति भी प्रस्तुत की है। फार्कलिफ्ट ट्रकों की लागत, जैसी टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई है, को हिसाब में ले लिया गया है।

(ii) वर्ष 2017-18:

टीएमआईएलएल ने 'प्लांट और मशीनरी' शीर्ष के अंतर्गत 34 करोड़ रुपये की सीमा तक संवर्धन करने का प्रस्ताव रखा है। टीएमआईएलएल का 34 करोड़ रु. का निवेश अपनी पुरानी एचएमसी को प्रतिस्थापित करने का प्रस्ताव है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि वह नई हार्वर चल क्रेनों की खरीद के लिए विभिन्न वितरकों से बात कर रहा है। टीएमआईएलएल ने उपस्कर की लागत

के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। यह मानते हुए कि लाइसेंसकर्ता पत्तन केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित पूँजीगत निवेश पर कोई आपत्ति नहीं की है, वर्ष 2017-18 के दौरान, जैसा टीएमआईएलएल ने प्रस्ताव किया है, 34 करोड़ रु. तक के निवेश पर विश्लेषण में विचार के लिए लिया जाता है।

(iii) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2018-19 में पूँजी संवर्धन का कोई आकलन नहीं किया है।

(iv) कार्यकारी पूँजी:

(i) टीएमआईएलएल ने अपने कार्यकारी पूँजी के आकलन के एक भाग के रूप में विविध देनदारों पर सुविचार नहीं किया है।

(ii) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के 50% के उक्त वर्षों की सामान सूची के रूप में लिया है। टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.9 की अनुबद्धता के अनुरूप है।

(iii) रोकड़ शेष का परिकलन उपरिव्ययों सहित एक महीने के परिचालन व्यय के रूप में किया गया है।

(iv) विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 141.61 लाख रुपये प्रतिभूति जमा पर विचार किया गया है जैसा टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान किया गया था।

(v) टीएमआईएलएल ने विचाराधीन वर्षों के लिए आकलित चालू देयताओं के आंकड़े प्रस्तुत नहीं किये हैं। जैसा पहले बताया गया है, वर्ष संख्या 12 से संबंधित चालू देयताओं का परिकलन पूर्वावधि के लिए किया गया है। पूर्व के वर्षों अर्थात् 2013-14 से 2015-16 के लिए चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं के बीच औसत अनुपात के आधार पर, चालू देयताओं का वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलन किया गया है। इस प्रकार, कार्यकारी पूँजी (चालू परिसंपत्तियां घटा चालू देयताएं) वर्ष 2016-17 से 2018-19 के सभी वर्षों के लिए शून्य निकाली हैं।

(xxvii) प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.7.1. अनुबद्ध करता है कि, निजी टर्मिनल के मामले में, कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार अपनाये गए अवधि मानदंडों का अनुपालन करते हुए सीधी रेखा विधि अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंडों के आधार पर जो भी अधिक हो, की अनुमति दी जायेगी। एलए परिसंपत्तियों के लिए अवधि मानदंड निर्धारित नहीं करता। यद्यपि टीएमआईएलएल ने मूल्यहास के परिकलन के विषय में अलग से कोई वर्किंग प्रस्तुत नहीं की है, परंतु उसने पुष्टि की है कि उसने कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास का आकलन किया है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा सूचित स्थिति पर विश्वास किया जा सकता है।

(xxviii) टीएमआईएलएल ने बताया है कि वर्ष संख्या 12 की क्षमता 70% उपयोग के साथ 365 दिनों की नियोजित कार्गो मिश्रित प्रतिमान का अनुपालन करते हुए प्रतिदिन 4400 एमटी की औसत जहाज दिवस उत्पादन दर पर विचार करते हुए 11.24 लाख एमटी प्रति वर्ष है। यहां यह स्मरण कराया जाता है कि वर्ष 2008 के दौरान टीएमआईएलएल के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित कार्यवाही के दौरान, केओपीटी ने टीएमआईएलएल की क्षमता 10.7 लाख टन संसूचित की थी। आकलित यातायात और 11.24 लाख टन की क्षमता पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोग वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक 100% से भी अधिक बनता है। चूंकि आकलित क्षमता उपयोग 60% की विभेदक सीमा से अधिक है, इसलिए वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए नियोजित पूँजी पर प्रतिफल 16% की अधिकतम दर पर अनुमत है।

(xxix) (क) उपरोक्त चर्चा के अधीन लागत विवरण को आशोधित किया जाता है। आशोधित लागत विवरण अनुलग्नक—III पर संलग्न है। लागत विवरण द्वारा टीएमआईएलएल के प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर दर्शाये परिणामों को नीचे दी गई सारणी में दर्शाया जा रहा है:-

| क्र.सं. | विवरण | प्रचालन आय | | | | निवल बेशी (+)/ कमी (-) | | | | प्रचालन आय के % के रूप में निवल बेशी (+)/ कमी (-) | | | औसत कमी/बेशी % | |
|---------|------------|-----------------|---------|---------|--------|------------------------|---------|---------|-------|---|---------|---------|----------------|--|
| | | (रु. करोड़ में) | | | | (करोड़ रु. में) | | | | | | | | |
| | | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | Total | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | Total | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | | |
| 1 | टीएमआईएलएल | 56.30 | 56.80 | 60.75 | 173.85 | 7.07 | 0.47 | 1.87 | 9.41 | 12.57% | 0.82% | 3.08% | 5.49% | |

| | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | समग्र रूप से | | | | | | | | | | |
|--|--------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

(ख) उपरोक्त सारणी से देखा जा सकता है कि टीएमआईएलएल 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के दौरान प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर लगभग 9.41 करोड़ रुपये की बेशी में है। यह बेशी एमआईएस के पत्र को प्रभावी करने के कारण जैसा कि पहले चर्चा की जा चुकी है, हुए 8.43 करोड़ रुपये की घाटे की राशि को क्रेडिट करने के पश्चात् है।

(ग) लाभ की स्थिति को देखते हुए जैसाकि आशोधित लागत विवरण दर्शाया गया है, टीएमआईएलएल के वर्तमान प्रशुल्क में कर्मी को प्रभावी करने का मामला बनता है। आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना के प्रकाशित होने में लगने वाले समय को देखते हुए और उसके पश्चात् टीएमआईएलएल के संशोधित दरमानों के प्रभावी होने में परिणत समय को ध्यान में रखते हुए इसमें अक्टूबर, 2016 के आस-पास का समय आ जायेगा। इस प्रकार, 2016-17 से 2018-19 वर्षों का अतिरेक को 2 वर्ष और 6 महीने की वैध अवधि में शेष प्रशुल्क को प्रवृत्त करना होगा।

(घ) इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि यद्यपि टीएमआईएलएल ने अपने प्रस्तावित दरमानों में वर्तमान दरमानों की यथा स्थिति बनाये रखने का प्रस्ताव किया है, इसने परियोजना कार्गो और विभिन्न आकृतियों और आकारों (भाग 4 क्रम सं 5) की मशीनरी और स्पेयरों (अचल यूनिटें) के घाटशुल्क प्रभारों में 150% की वृद्धि और परियोजना कार्गो तथा मशीनरी और स्पेयरों (अचल यूनिटों) (भाग 5 क्रमांक 3) के ऑन-बोर्ड प्रभारों में लगभग 21% की वृद्धि करने की मांग की है। इसके अतिरिक्त, 20 एमटी से अधिक की फार्कलिफ्ट के लिए 25000/-रु. प्रति पाली का उपस्कर सहायता प्रभार और सारे शुष्क बल्क कार्गो के लिए 6.50 रु. प्रति एमटी तथा एचआरसी/सीआरसी, प्लेट शीट, डब्ल्यूआरसी, ऑन-बोर्ड प्रभारों के रूप में 13.00 रु. प्रति एमटी नये प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

(ङ) परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा स्पेयरों के घाटशुल्क प्रभारों में वृद्धि का टीएमआईएलएल का प्रस्ताव केओपीटी की दर के अनुरूप सूचित किया गया है। यह देखा गया है कि केओपीटी पर परियोजना कार्गो के लिए 240 रु. प्रति एमटी के वर्तमान घाटशुल्क प्रभार के प्रति, टीएमआईएलएल ने 290/- रु. प्रति एमटी की दर का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने अपने चालू सामान्य संशोधन प्रस्ताव में परियोजना कार्गो के लिए 277.20 रु. प्रति एमटी घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, केओपीटी के 58.32 रु. के ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार के प्रति टीएमआईएलएल ने 80/- रु. प्रति एमटी की दर का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने अपने चालू सामान्य संशोधन प्रस्ताव में 67.36 रु. प्रति एमटी की घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है।

यह एक ज्ञात तथ्य है कि, अन्य शुष्क/ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन की अपेक्षा परियोजना कार्गो के प्रहस्तन प्रहस्तन में अधिक प्रयास करने पड़ते हैं और समय भी अधिक लगता है। इस स्थिति को समझते हुए, फरवरी, 2015 में टीएमआईएलएल स्थित एचएमसी के प्रयोग की दर निर्धारित करते समय शुष्क/ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 56.25 रु. प्रति एमटी से 136.36 रु. प्रति एमटी के बीच प्रहस्तन दर की अपेक्षा एचएमसी के द्वारा परियोजना कार्गो के प्रहस्तन की उच्च दर 529.41 रु. प्रति एमटी निर्धारित की गई।

उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, और इस बात पर विचार करते हुए कि, परियोजना कार्गो के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क और ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार केओपीटी में प्रचलित वर्तमान घाटशुल्क और ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार तुलनीय हैं, यह प्राधिकरण परियोजना कार्गो के लिए 290/- रु. प्रति एमटी के घाट शुल्क प्रभार और 80/- रु. प्रति एमटी के ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार, जैसे टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित किये हैं, अनुमोदित करने को प्रवृत्त होता है।

परियोजना कार्गो में घाटशुल्क दर और ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार में मंजूर की गयी वृद्धि और परियोजना कार्गो के यातायात आकलन में वृद्धि, जैसी पहले चर्चा की गई है से 2 वर्ष 6 महीने की शेष वैध प्रशुल्क अवधि में 1.29 करोड़ रु. तक की अतिरिक्त आय होगी।

(च) प्रस्तावित भाग 10.1 के अंतर्गत, टीएमआईएलएल ने ऑन-बोर्ड उपस्कर प्रचालन की उगाही प्रस्तावित करते हुए क्रमांक 10 (ख) नया लागू किया है, जिसमें यह सारे शुष्क बल्क कार्गो के विषय में 6.50 रु. प्रति एमटी और एचआरसी/सीआरसी, प्लेट शीट, डब्ल्यूआरसी, क्लूबों/पाइपों के विषय में 13/- रु. प्रति एमटी की

उगाही का प्रस्ताव किया है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि इन दरों का प्रस्ताव उन प्रयोक्ताओं के लिए किया गया है जिन्हें अक्सर कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रति एमटी दर चाहिए होती हैं और वे वास्तविक उपस्कर प्रयोग के पचड़े में नहीं पड़ना चाहते। सभी शुष्क बल्क कार्गो के विषय में 6.50 रु. प्रति एमटी की दर 9369.41 रु. प्रति पाली की वर्तमान प्रति पाली दर को परिवर्तित करके निकाली गई है जैसी पालियों की संख्या, पार्सल आकार और हैचज के आधार पर 3.5 सीबीएम से कम के लोडरों पर लागू है। इसी प्रकार, एचआरसी/सीआरसी, प्लेट शीटों, डब्ल्यूआरसी, घूबों/पाइपों के संबंध में 13/- रु. प्रति एमटी की दर 18723/- रु. प्रति पाली की वर्तमान प्रति पाली दर को परिवर्तित करके निकाली गई है जैसी 10 एमटी और 20 एमटी के बीच की क्षमता की फार्कलिफ्ट के लिए पालियों की संख्या, पार्सल आकार और हैचज के आधार पर लागू है। प्रस्तावित दरों के अनुमोदन की स्थिति में टीएमआईएलएल ने उस आय को आकलित किया है जो टीएमआईएलएल को प्रोद्भूत हो सकती है।

प्रयोक्ता की दृष्टि से, लदान/उतराई प्रचालनों के लिए उपस्करों की तैनाती की अवधि प्रासंगिक नहीं हो सकती। प्रयोक्ता के लिए, प्रशुल्क वास्तविक उत्पादन, अर्थात् कार्गो प्रहस्तन, से सहसंबद्ध होना चाहिए। ऐसे परिवृद्धि में, टीएमआईएलएल का टन आधारित दर के निर्धारित का प्रस्ताव प्रशंसनीय है। अतः सारे शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में 6.50 रु. प्रति एमटी और एचआरसी/सीआरसी, प्लेट शीट, डब्ल्यूआरसी, घूबों/पाइपों के संबंध में 13/- रु. प्रति एमटी की उगाही के टीएमआईएलएल के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।

टीएमआईएल द्वारा प्रस्तुत आय के परिकलन से यह देखा जाता है कि 3.5 सीबीएम से कम के लोडरों के लिए लागू 9369.4 रु. प्रति पाली की दर और पालियों की संख्या पार्सल आकार और हैचज के आधार पर, को टीएमआईएलएल द्वारा प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आय परिकलन में 8.19 रुपये प्रति एमटी में परिवर्तित कर दी गई है जबकि, टीएमआईएलएल केवल 6.50 रु प्रति एमटी का अनुमोदन मांग रहा है। इसी प्रकार, 18723/- रु. प्रति पाली की दर जैसी 10 एमटी और 20 एमटी के बीच की क्षमता वाली फार्कलिफ्टों पर लागू हैं और जो पालियों की संख्या, पार्सल आकार और हैचज पर आधारित है को टीएमआईएल द्वारा प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आय के परिकलन में 13.22 रु प्रति एमटी में परिवर्तित कर दिया है जबकि टीएमआईएलएल केवल 13/- रु. प्रति एमटी का अनुमोदन मांग रहा है।

इस प्रकार, दूसरे शब्दों में, सारे शुष्क बल्क कार्गो के लिए 6.50 रु. प्रति एमटी और एचआरसी/सीआरसी, प्लेट शीट, डब्ल्यूआरसी, घूबों/पाइपों के संबंध में 13/- रु. प्रति एमटी की उगाही के यातायात में वृद्धि, जैसा कि पहले चर्चा की गई है, के अनुमोदन के परिणामस्वरूप टीएमआईएलएल को 2 वर्ष और 6 महीने की शेष प्रशुल्क वैध अवधि में 32.71 लाख रुपये तक कम राजस्व प्राप्त होगा।

(छ) 2 वर्ष और 6 महीने की शेष प्रशुल्क वैध अवधि के दौरान, परियोजना कार्गो में घाटशुल्क दरों और आन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि की मंजूरी के परिणामस्वरूप 1.29 करोड़ रु. की राजस्व बेरी और प्रति टन दर के कारण 32.71 लाख रु. की कमी के परिणामस्वरूप राजस्व पर पड़ने वाले प्रभाव को देखते हुए, टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमानों में लागत की स्थिति 7% की घटौती बनती है। इस संबंध में एक परिकलन नीचे प्रस्तुत किया जाता है।

| विवरण | 2016-17 (6 महीने) | 2017-18 | 2018-19 | योग |
|--|----------------------|---------|---------|------------------|
| प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित आय | 2814.87 | 5680.25 | 6074.66 | 14569.79 |
| आन बोर्ड उपस्कर सहायता के लिए प्रति एमटी दरों के अनुमोदन पर आय में घटौती | 6.34 | 12.69 | 13.68 | (-) 32.71 |
| परियोजना कार्गो के लिए उच्च घाटशुल्क तथा ओवीसी प्रभारों से आय में वृद्धि | 25.81 | 51.62 | 51.62 | 129.06 |

| संशोधित प्रचालन आय | 2834.34 | 5719.19 | 6112.61 | 14,666.13 |
|---|---------|---------|---------|-----------|
| अधिशेष, जैसा लागत विवरण में निर्धारित किया गया है। | | | | 940.76 |
| ऑन बोर्ड उपस्कर सहायता के लिए प्रति एमटी दरों के अनुमोदन पर अधिशेष में घटौती | | | | 32.71 |
| परियोजना कार्गों के लिए उच्च घाटशुल्क तथा ओबीसी प्रभारों से अधिशेष में वृद्धि | | | | 129.06 |
| परिणामी अंतिम अधिशेष | | | | 1,037.11 |
| प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में घटौती | | | | 7% |

(j) उक्त स्थिति को देखते हुए, परियोजना कार्गों में घाटशुल्क दर और ऑन-बोर्ड प्रहस्तन दर तथा ऑन-बोर्ड उपस्कर सहायता प्रभारों की प्रति टन दरों को छोड़कर टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमानों को 7% घटाया जाता है।

(xxx) 'माह' की वर्तमान परिभाषा यह है कि 'माह' का अर्थ होगा अवकाश दिवसों सहित 30 लगातार कलैंडर दिवस होगा जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो। टीएमआईएलएल ने 'माह' की आशोधित परिषापा का प्रस्ताव किया है कि 'माह' का अर्थ, अवकाश दिवसों सहित, कलैंडर माह में युक्त दिवसों की संख्या के आधार पर 30 अथवा 31 लगातार दिवस, जैसा भी मामला हो, जिसमें मासिक अवधि आरंभ होती है, जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, होगा ताकि बेहतर स्पष्टता हो सके मुख्यतः प्लॉट आवंटन संबंधी मुद्दों के संबंध में। लाइसेंसदाता पत्तन के ओपीटी की दरमानों के साथ-साथ के ओपीटी स्थित अन्य निझी टर्मिनल प्रचालकों के दरमानों में 'माह' को 30 लगातार दिवसों के रूप में परिभाषित किया गया है। टीएमआईएलएल एकेले द्वारा भिन्न परिभाषा के निर्धारण से प्रयोक्ता गुप्तों में भ्रम पैदा होगा। यदि वर्तमान परिभाषा जारी रखी जाए तो, टीएमआईएलएल ने उसके सामने आई किसी कठिनाई को भी स्पष्ट नहीं किया है। यहाँ तक कि को-ओपीटी की भी यही राय है कि वर्तमान परिभाषा को जारी रखना ही उपयुक्त होगा। इसलिए, वर्तमान परिभाषा बिना किसी परिवर्तन के जारी रहेगी।

(xxxi) 'ऑन-बोर्ड सुपरविजन' की वर्तमान परिभाषा कुछ ऐसी सुनिश्चित सेवाओं का वर्णन करती है जो कार्गों के पोत से तट/तट से पोत अंतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त 'ऑन-बोर्ड सुपरविजन' और 'ऑन - शोर' (तटीय) दोनों सेवा में आती हैं। इसने वर्तमान परिभाषा को बदलने का प्रस्ताव किया है जिसका अर्थ होगा कि ऑन-बोर्ड सेवाएं होगी जो पोत से तट/तट से पोत अंतरण के दौरान प्रशुल्क मद ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार अथवा लदाई/उत्तराई प्रभार अथवा विविध प्रभार के क्षेत्र में नहीं आती और प्रकृति में सहायक होगा और उनमें से कुछेक पोत प्रचालन के दौरान बेहतर उत्पादकता/दक्षता प्राप्त करने के लिए आवश्यक हैं।

इस संबंध में यहाँ यह कहना समीचीन होगा कि 'ऑन-बोर्ड सुपरविजन' के लिए दरें प्रदान करने वाली वर्तमान अनुसूची 'ऑन-बोर्ड सुपरविजन' की उगाही के अंतर्गत शामिल विभिन्न सेवाओं की सूची प्रदान करती है। 'ऑन-बोर्ड सुपरविजन' के लिए एक परिभाषा देना और दरमान में, कहीं और सेवाओं की अलग सूची प्रदान करना भ्रम पैदा कर सकता है। टीएमआईएलएल ने यह नहीं बताया है कि 'ऑन-बोर्ड सुपरविजन' की वर्तमान परिभाषा में प्रस्तावित परिवर्तन 'ऑन-बोर्ड सुपरविजन' की अनुसूची के अंतर्गत सूचीबद्ध वर्तमान सेवाओं के साथ सामंजस्य स्थापित कर लेगा या नहीं। इसलिए 'ऑन-बोर्ड सुपरविजन' की वर्तमान परिभाषा बिना किसी परिवर्तन यथावत जारी रहेगी।

(xxxii) टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमान में सन्विहित परिभाषा के अनुसार 'पोतांतरण' का अर्थ होगा समुद्र की ओर जाने वाले पोत/वार्जों से अन्य पत्तन/पत्तनों की ओर निकले समुद्र में जाने वाले एक और पोत/वार्जे तक कार्गों/कंटेनर का अंतरण शामिल है। टीएमआईएलएल ने उक्त आशोधन का प्रस्ताव करने की आवश्यकता भी नहीं बतायी है। इसलिए,

वर्तमान परिभाषा विना किसी परिवर्तन के जारी रहेगी। 'पोतांतरण' में किसी प्रचालनीय कारण से एक पोत से उतारा गया कार्गो और बाद में उसी पोत में चढ़ाया/लादा गया कार्गो शामिल होना चाहिए।

कोंड्रि पत्तन न्यास (सीओपीटी) मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और केओपीटी जैसे अन्य महापत्तनों के दरमान में सन्धारित 'पोतांतरण' की परिभाषा में किसी प्रचालनीय कारण से पोत से कार्गो उतारना और बाद में उसी पोत में लादना/चढ़ाना का प्रचालन शामिल नहीं है। टीएमआईएलएल ने उक्त आशोधन का प्रस्ताव करने की आवश्यकता भी नहीं बतायी है। इसलिए, वर्तमान परिभाषा विना किसी परिवर्तन के जारी रहेगी।

(xxxiii) प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.18.2 के अनुरूप, नोट 3 (vii) (बी) को आशोधित किया गया है ताकि भारतीय स्टेट बैंक के 14.05% पर प्रचलित 'प्राइम लैंडिंग रेट' को दर्शाया जा सके।

(xxxiv) प्रस्तावित खंड 6.1 के नीचे, जिसमें 'ऑन-बोर्ड सुपरविजन' प्रभारों के अंतर्गत शामिल विभिन्न सेवाओं की सूची दी गई है, टीएमआईएलएल ने क्रमांक छ 'हुक पाईट पर कार्गो की हुकिंग' के स्थान पर 'हुक पाईट पर निर्धारित बल्क कार्गो की हीपिंग' करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि प्रस्तावित संशोधन स्पष्टता लायेगा, प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(xxxv) वर्तमान खंड 7.1 के क्रमांक 1 के अंतर्गत चूना पत्थर कच्चा लौहा, शर्करा और अन्य फेरस धातुओं और सभी प्रकार के अयस्क का लदान/उत्तरायी/युनस्टेंकिंग के लिए 33.14 रु. प्रति एमटी प्रभार निर्धारित करता है। प्रस्तावित दरमानों में 33.14 रु. की दर को बनाये रखते हुए, टीएमआईएलएल ने वर्तमान क्रमांक 1 को दो भागों में विभक्त करने का प्रस्ताव किया है अर्थात् (1) हापर के प्रयोग द्वारा चूना पत्थर, कच्चा लौहा, शर्करा और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क तथा (2) लौह अयस्क और सभी प्रकार का अयस्क (जहां कहीं आवश्यक हो) उच्च स्टैकिंग-दोहरी स्टैकिंग से बचा जायेगा, सहित। चूंकि प्रस्तावित आशोधन से अधिक स्पष्टता आयेगी, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(xxxvi) वर्तमान खंड 8.1 का क्रमांक 1 और 2 चूना पत्थर कच्चा लौहा, शर्करा और अन्य फेरस धातुओं और सभी प्रकार के अयस्क से परिवहन के प्रभार और सोडा, सल्फर, सीआई सामान, सीमेंट और सभी प्रकार का बैग कार्गो और अन्य अविर्निर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए समान दर पर 57.97 रु. प्रति एमटी के परिवहन प्रभार निर्धारित करते हैं। प्रस्तावित दरमानों में, टीएमआईएलएल ने वर्तमान क्रमांक 1 और 2 को विलय करने का प्रस्ताव किया है 57.97 रु. प्रति एमटी की दर बनाये रखते हुए 'हर प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो' निर्धारित किया जाए। प्रस्तावित कार्गो मदों के विलय के प्रस्ताव के टीएमआईएलएल के निर्णय पर विश्वास किया जाता है और इसलिए प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित अनुमोदित है।

(xxxvii) प्रस्तावित खंड 10.1 के अंतर्गत टीएमआईएलएल खाली भूमि के अल्पकालीन आवंटन के लिए निर्धारित पट्टा किरायों को विलुप्त करने का प्रस्ताव इस आधार पर किया है कि दर विद्यमान नहीं है। प्लॉट किरायों से आय की गणना से, यह देखा जाता है कि खाली भूमि के अल्पकालीन आवंटन के लिए निर्धारित किरायों को वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के आय के आकलन में सुविचार में नहीं लिया गया है। अतः दर का विलोपन, टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रस्तावित, का अनुमोदन किया जाता है।

(xxxviii) प्रस्तावित खंड 10.1 के अंतर्गत, टीएमआईएलएल नया क्रमांक 10 (क) जोड़ा है जिसमें 20 एमटी से अधिक क्षमता की फार्कलिफ्टों के लिए उपस्कर सहायता प्रभार की 25000/- रु. प्रति पाली की उगाही का प्रस्ताव किया है। यह सूचित किया गया है कि 25000/- रु. की दर वर्तमान में 10 एमटी से 20 एमटी के बीच की क्षमता की फार्कलिफ्ट के 18723/- रु. प्रति पाली की वर्तमान दर पर आधारित है। तथापि, टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दर के कारण होने वाली आय की, इस बारे में विशिष्ट अनुरोध करने के बावजूद भी, अतिरिक्त राशि नहीं बतायी है। अतिरिक्त आय के ब्यौरे के अभाव में, प्राधिकरण प्रस्तावित दर को अनुमोदित करने को प्रवृत्त नहीं है। फिर भी, चूंकि टीएमआईएलएल ऑन-बोर्ड उपस्कर सेवा के लिए 32 टन फार्कलिफ्ट से प्रति स्थापित करने का प्रस्ताव रखता है, टीएमआईएलएल को वांछित ब्यौरे के साथ अलग से प्रस्ताव के साथ आने की सलाह दी जाती है।

(xxxix) यदि कोई पोत टीएमआईएलएल में पत्तन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा विजली गुल होने के कारण अथवा टीएमआईएलएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से बर्थ संख्या पर निष्क्रिय रहता है तो विद्यमान दरमानों में पोत के निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों के समान रियायत देने से संबंधित उपबंध निर्धारित है। प्रस्तावित दरमानों में, टीएमआईएलएल ने वर्तमान उपबंध को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है और इसके स्थान पर निम्नलिखित मामलों में रियायत देने का प्रस्ताव रखा है:-

(क) यदि पूर्णतः टीएमआईएलएल को आरोप्य कारणों से पोत के बर्थ संख्या 12 पर पोत के कुल ठहराव की अवधि के 20% से अधिक समय के लिए निष्क्रिय रहता है तो टीएमआईएलएल द्वारा 20% से अधिक की निष्क्रिय अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार लौटाये जायेंगे।

(xv) यदि कोई पोत चूना पत्थर/ उर्वरक/ उर्वरक के लिए कच्ची सामग्री का वर्थ संख्या 12 पर एक बार में 25000 एमटी से अधिक की उत्तरायी करता है तो 25000 एमटी से अधिक की मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों में 10% की रियायत दी जायेगी।

वर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत देने की वर्तमान टिप्पणी सभी बोओटी प्रचालकों/महापत्तनों में समान रूप से लागू है। वर्तमान टिप्पणी को टीएमआईएलएल द्वारा अब प्रस्तावित टिप्पणी से प्रतिस्थापित करने के लिए सभी हितधारकों से व्यापक परामर्श करना होगा। तब तक जब तक यह कार्य किया जाता है वर्तमान टिप्पणी अपरिवर्तित रहेगी। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दूसरी टिप्पणी से प्रयोक्ताओं को राहत मिलेगी। इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दूसरी टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

(xL) केओपीटी ने एचएमसी से प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए उपस्कर सहायता प्रभारों के लिए तटीय दरें निर्धारित करने का अनुरोध किया है। इस बारे में निर्धारित सामान्य शर्तें पात्र मामलों में तटीय दरों की उगाही का ध्यान रखेंगी।
 (xLi) टीएमआईएलएल के वर्तमान दरमानों में विलंब से वापसी पर व्याज को शासित करने की शर्त निर्धारित की गई है। केओपीटी ने इस शर्त में 'वापस दावा दायर करना' शब्द जोड़े जाने का सुझाव दिया है। वर्तमान निर्धारित में 'सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करना' शब्द उपलब्ध है जो केओपीटी के सुझाव का ध्यान रखेंगे।

13.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल के संशोधित दरमाने सोपाधिकताओं को अनुमोदन प्रदान करता है, जो अनुलग्नक-IV पर संलग्न हैं।

13.2. टीएमआईएलएल का संशोधित दरमान और सोपाधिकताएं आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन पश्चात् प्रभावी होंगे। चूंकि टीएमआईएलएल लागत आकलन और वित्तीय स्थिति 31 मार्च, 2019 तक सुविचारित की गई है, संशोधित दरमान और सोपाधिकताएं 31 मार्च, 2019 तक प्रभावित रहेंगी। दरमान को प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद आपने आप निरस्त हो जाएगा, जब तक कि इसे इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित न किया जाये।

13.3. टीएमआईएलएल के प्रचलित दरमान की वैधता 30 जून, 2016 से आगे संशोधित दरमान पारित आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक, पिछले विस्तार आदेश के प्रावधानों के अनुसार, विस्तारित मानी जाती है।

13.4. टीएमआईएलएल का प्रशुल्क, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करके और बनायी गई धारणाओं के आधार पर, जैसा विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है, निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण प्रदत्त वैधता अवधि के दौरान कभी, यह पता है कि वास्तविक स्थिति, विचार किये गए अनुमानों से पर्याप्त रूप से भिन्न है, अथवा यहां इसमें स्वीकृत धारणाओं से विभेद है, तो यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल से यह अपेक्षा करेगा कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा हेतु और इस प्रकार की भिन्नताओं के कारण अर्जित लाभ को संशोधित प्रशुल्क में समायोजित करने के लिए, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार कार्यक्रम से पहले प्रस्ताव दाखिल करे।

13.5. टीएमआईएलएल से, विभिन्न लेखा वर्षों की समाप्ति से 60 दिनों के भीतर, केओपीटी के जरिये अपने वर्गीकृत वार्षिक लेखा और निष्पादनता रिपोर्ट इस प्राधिकरण को पेश करने की अपेक्षा की जाती है। टीएमआईएलएल यदि निर्धारित समय सीमा के भीतर ऐसी सूचना दे पाते में असमर्थ रहता है तो केओपीटी टीएमआईएलएल के विरुद्ध समुचित कार्रवाई आरंभ कर सकता है। इसके अतिरिक्त, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नता का विश्लेषण भी किया जाएगा और अगले चक्र के लिए निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में अतिरिक्त अधिशेष (लाभ) का समायोजन किया जाएगा।

13.6. (k) प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश 2005 के अनुसार दरमानों में निर्धारित दरे अधिकतम दरे हैं, छूटे और रियायते न्यूनतम स्तर की। टीएमआईएलएल के पास कम दर की उगाही और / अथवा उच्च रियायत और छूट देने की शिथिलता प्राप्त है।

(xv) इसके अतिरिक्त, टीएमआईएलएल किसी भी तर्कसंगत कारण से भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/16(255)]

अनुलग्नक - I

| टीएम इंटरनेशल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) | | | | | | | |
|---|---|---|---------|---------|----------|---------|---------|
| वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए टीएमआईएलएल के निष्पादन का विश्लेषण | | | | | | | |
| क्र.सं. | विवरण | प्रशुद्ध आदेश 20 मई, 2014 में विश्वास किए गए और आदेश दिनांक फरवरी 2015 में पुनः समीक्षित अनुमान | | | वास्तविक | | |
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | |
| | | | | | 2015-16 | | |
| | कार्गो यातायात (भी.ट में) | 820000 | 915000 | 915000 | 710789 | 869461 | 1348188 |
| I | प्रचालन आय | | | | | | |
| | कार्गो प्रहस्तन आय | 1761.29 | 3437.90 | 4196.59 | 1727.41 | 2656.71 | 3990.59 |
| | अन्य आय | 573.87 | 714.59 | 815.61 | 759.45 | 300.40 | 686.68 |
| | Total | 2335.16 | 4152.49 | 5012.20 | 2486.86 | 2957.12 | 4677.27 |
| II | प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त) | | | | | | |
| | प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेवर | 699.59 | 733.96 | 785.33 | 655.66 | 786.68 | 870.15 |
| | अनुरक्षण लेवर | 32.06 | 34.31 | 36.71 | 22.28 | 24.81 | 94.37 |
| | उपस्कर चालन लागत | 308.85 | 342.24 | 368.61 | 212.32 | 269.24 | 378.84 |
| | रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी | 172.80 | 234.02 | 254.24 | 185.48 | 225.04 | 385.73 |
| | उपस्कर किराया | 12.00 | 15.00 | 15.00 | 8.73 | 32.50 | 5.96 |
| | पट्टा किराये | 240.78 | 246.50 | 252.35 | 236.36 | 253.85 | 261.25 |
| | बीमा | 29.48 | 51.04 | 59.61 | 31.79 | 16.00 | 28.08 |
| | अन्य व्यय | 540.14 | 807.09 | 1006.22 | 392.35 | 358.18 | 796.65 |
| | | 2035.70 | 2464.15 | 2778.07 | 1744.97 | 1966.31 | 2821.03 |
| III | मूल्यहास | 397.93 | 511.58 | 540.99 | 372.73 | 381.36 | 422.65 |
| IV | उपरिव्यय | | | | | | |
| | प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय | 470.48 | 503.42 | 538.66 | 450.69 | 459.34 | 769.03 |
| | सामान्य उपरिव्यय | 113.60 | 121.55 | 130.06 | 8.95 | 9.64 | 18.57 |
| | | 584.08 | 624.97 | 668.72 | 459.64 | 468.98 | 787.59 |
| V | प्रचालन अधिशेष /(घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV) | -682.55 | 551.79 | 1024.43 | -90.49 | 140.48 | 646.00 |
| VI | वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) | | | | | | |
| | अन्य आय | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 31.44 | 0.21 | 0.53 |
| | रियायत करार के अनुसार प्राप्तियोग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य | 0.56 | 0.64 | 0.74 | 0.56 | 0.64 | 0.74 |
| | कुल | 0.56 | 0.64 | 0.74 | 32.00 | 0.85 | 1.27 |
| VII | वित्त और विविध आय (एफएमआई) | | | | | | |
| | भविष्य निधि में अंशदान | 25.70 | 27.50 | 29.43 | 26.13 | 28.85 | 42.68 |
| | Total | 25.70 | 27.50 | 29.43 | 26.13 | 28.85 | 42.68 |
| VIII | एफएमआई घटाव एफएमई (vi)-(vii) | -25.14 | -26.86 | -28.69 | 5.87 | -28.00 | -41.41 |
| IX | अधिशेष-व्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII) | -707.68 | 524.94 | 995.74 | -84.62 | 112.48 | 604.59 |
| X | नियोजित पूँजी | 2880.99 | 4324.40 | 4287.48 | 2838.18 | 4100.19 | 3769.66 |
| XI | नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ | 460.96 | 691.90 | 686.00 | 454.11 | 656.03 | 603.15 |
| XII | निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XI) | -1168.65 | -166.96 | 309.74 | -538.72 | -543.55 | 1.44 |

बनुलग्नक - II (क)

एमओएस के पत्र के आधार पर जूनीति दिये गए प्रश्नालं आदेश 2011 युक्त पिछली अवधि के विश्लेषण की समीक्षा

2011 के समीक्षा आदेश के आकड़े

| विवरण | अक्टूबर, 2011 के समीक्षा आदेश में विश्वास की गई स्थिति | | | | | | एमओएस पत्र के आधार पर स्थिति | | | | | |
|--|--|---------|---------|---|---------|---------|------------------------------|---------|---------|---|---------|---------|
| | वास्तविक | | | समीक्षा आदेश 2015 में प्राधिकरण का आकलन | | | वास्तविक | | | समीक्षा आदेश 2011 में प्राधिकरण का आकलन | | |
| | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 |
| यातायात | 941838 | 924992 | 1209077 | 1251502 | 1251502 | 1251502 | 941838 | 924992 | 1209077 | 1251502 | 1251502 | 1251502 |
| प्रचालन आय | 2784.29 | 2600.57 | 3540.89 | 3393.35 | 3175.63 | 3177.83 | 2784.29 | 2600.57 | 3540.89 | 3393.35 | 3175.63 | 3177.83 |
| घटाये: रियायते और छूट | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 655.32 | 802.56 | 788.84 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| प्रचालन आय | 2784.29 | 2600.57 | 3540.89 | 3393.35 | 3175.63 | 3177.83 | 2128.97 | 1798.01 | 2752.05 | 3393.35 | 3175.63 | 3177.83 |
| मूल्यहास और उपरिव्यय | | | | | | | | | | | | |
| सहित प्रचालन व्यय | 1562.61 | 1621.26 | 2113.98 | 2282.40 | 2416.10 | 2522.03 | 1562.61 | 1621.26 | 2113.98 | 2282.40 | 2416.10 | 2522.03 |
| प्रतिफलपूर्व अधिशेष | 1221.68 | 979.31 | 1426.91 | 1110.94 | 759.53 | 655.79 | 566.36 | 176.75 | 638.07 | 1110.94 | 759.53 | 655.79 |
| नियोजित पूँजी | 2973.94 | 3847.97 | 3946.30 | 3785.47 | 3694.11 | 3972.06 | 2973.94 | 3847.97 | 3946.30 | 3785.47 | 3694.11 | 3972.06 |
| नियोजित दर प्रतिफल | 475.83 | 615.67 | 631.41 | 605.67 | 591.06 | 635.53 | 475.83 | 615.67 | 631.41 | 605.67 | 591.06 | 635.53 |
| प्रतिफल परचात अधिशेष | 745.85 | 363.63 | 795.50 | 505.27 | 168.47 | 20.26 | 90.53 | -438.93 | 6.66 | 505.27 | 168.47 | 20.26 |
| पांच वर्ष बवधि के दौरान अधिशेष समायोजन | | 766.04 | | 0.00 | 153.21 | 153.21 | | -170.87 | | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| कुल अधिशेष | | | | 505.27 | 321.68 | 173.47 | | | | 505.27 | 168.47 | 20.26 |

हार्ड मोबाइल ब्रैन को छोड़कर लागत विवरण

| क्र.सं | विवरण | अक्टूबर 2011 के समीक्षा आदेश में | | | एमओएस पत्र के आधार पर अब समीक्षित | | |
|--------|--|----------------------------------|----------------|---------|-----------------------------------|----------------|---------|
| | | 2011-12 | 2012-13 | कुल | 2011-12 | 2012-13 | कुल |
| I | लागत विवरण के अनुसार प्रचालन आय घटाये एचएमसी से आय अवशिष्ट आकलित प्रचालन आय | 3175.63 | 3177.83 | 5631.79 | 3175.63 | 3177.83 | 5631.79 |
| | | -360.83 | -360.83 | | -360.83 | -360.83 | |
| | | 2814.80 | 2817.00 | | 2814.80 | 2817.00 | |
| II | लागत विवरण के अनुसार प्रचालन आय घटाये एचएमसी से आय अवशिष्ट आकलित प्रचालन आय | 1764.02 | 1844.56 | | 1764.02 | 1844.56 | |
| | | -162.67 | -168.79 | 3277.12 | -162.67 | -168.79 | 3277.12 |
| | | 1601.35 | 1675.77 | | 1601.35 | 1675.77 | |
| III | लागत विवरण के अनुसार मूल्य हास घटाये एचएमसी से आय अवशिष्ट आकलित प्रचालन आय | 214.39 | 223.39 | | 214.39 | 223.39 | |
| | | -66.00 | -66.00 | | -66.00 | -66.00 | |
| IV | उपरिव्यय | 148.39 | 157.39 | 305.79 | 148.39 | 157.39 | 305.79 |
| V | वित्त और विविध आय | 430.92 | 447.13 | | 430.92 | 447.13 | |
| VI | वित्त और विविध आय व्यय | 0.62 | 0.70 | | 0.62 | 0.70 | |
| VII | लागत विवरण के अनुसार नियोजित पूँजी घटाये एचएमसी का डब्ल्यूडीवी अवशिष्ट नियोजित पूँजी | 7.37 | 7.65 | | 7.37 | 7.65 | |
| VIII | लागत विवरण के अनुसार नियोजित पूँजी पर प्रतिफल घटाये एचएमसी का प्रतिफल नियोजित पूँजी पर अवशिष्ट प्रतिफल | 3694.11 | 3972.06 | 6014.18 | 3694.11 | 3972.06 | 6014.18 |
| | | -859.00 | -793.00 | | -859.00 | -793.00 | |
| | | 2835.11 | 3179.06 | | 2835.11 | 3179.06 | |
| | | 591.06 | 635.53 | | 591.06 | 635.53 | |
| IX | प्रतिफल पश्चात अवशिष्ट (I - II - III - IV + V - VI - VII) | -137.44 | -126.88 | 962.27 | -137.44 | -126.88 | 962.27 |
| X | 2010-11 के लिए प्रतिफल पश्चात अधिशेष लागत | 453.62 | 508.65 | | 453.62 | 508.65 | |
| XI | 2010-11 से 2012-13 तक कुल अधिशेष | 194.85 | | | 194.85 | | |
| XII | पूर्व अधिशेष/ पूर्ण (धारे) की दों किस्तों का समायोजन | 505.27 | | | 505.27 | | |
| XIII | कुल अधिशेष | 700.12 | | 1006.54 | 700.12 | | 1006.54 |
| XIV | अवशिष्ट प्रचालन आय के प्रतिथत के रूप में कुल अधिशेष | 306.41 | | | 306.41 | | |
| | | 17.87% | | | 17.87% | | |
| | | | | | | | |

2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए 2850000 एमटी केआकलित यातायात के प्रति टीएमआईएलएल ने वास्तव में उक्त अवधि में 3075908 एमटी यातायात का प्रहस्तन किया है। परिवर्तन 7.93% निकलना है। अतः एमओएस के पत्र के अनुसार अधिशेष का समायोजन नहीं किया जाना है। इसलिए 306.41 लाख रु. का अतिरिक्त अधिशेष टीएमआईएलएल के भावी चक्र में क्रेडिट किया जाना है वशर्त माननीय न्यायालय अनुमति है।

| | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | Total |
|------------------|---------|---------|---------|---------|
| वारूतविक यातायात | 941838 | 924992 | 1209077 | 3075908 |
| अनुमानित यातायात | 900000 | 950000 | 1000000 | 2850000 |
| परिवर्तन % | | | | 7.93% |

| | |
|---|--|
| तदनुसार अक्टूबर, 2011 के समीक्षा आदेश के अनुसार 17.87 प्रतिशत घटौती प्रभावी की गई | इस प्रकार, एमओएस के पत्र 2011 के आधार पर 12.43 प्रतिशत घटौती प्रभावी होनी चाहिए थी |
|---|--|

अनुलग्नक - II (ब)

एमओएस के पत्र के आधार पर चूनीत दिये गए प्रश्नलक्ष आदेश 2011 यक्त पिछली अवधि के विश्लेषण की समीक्षा

समीक्षा आदेश के आंकड़े
2015

| विवरण | अक्टूबर, 2011 के समीक्षा आदेश में विश्वास की गई स्थिति | | | | | | एमओएस पत्र के आधार पर स्थिति | | | | | |
|--|--|---------|---------|---|----------|----------|------------------------------|----------|---------|---|----------|----------|
| | वास्तविक | | | समीक्षा आदेश 2015 में प्राप्तिकरण का आकलन | | | वास्तविक | | | समीक्षा आदेश 2011 में प्राप्तिकरण का आकलन | | |
| | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| यातायात | 1193775 | 850112 | 727870 | 820000 | 915000 | 915000 | 1193775 | 850112 | 727870 | 820000 | 915000 | 915000 |
| प्रचालन आय | 3365.59 | 2053.02 | 2957.48 | 2335.16 | 2479.09 | 2638.00 | 3365.59 | 2053.02 | 2957.48 | 2335.16 | 2479.09 | 2638.00 |
| घटायें: रियायत और छूट | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 422.19 | 270.60 | 373.87 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| प्रचालन आय | 3365.59 | 2053.02 | 2957.48 | 2335.16 | 2479.09 | 2638.00 | 2943.40 | 1782.42 | 2583.61 | 2335.16 | 2479.09 | 2638.00 |
| मूल्यहास और उपरिव्यय सहित प्रचालन व्यय | 2342.90 | 2280.61 | 2456.27 | 3042.84 | 3627.55 | 4016.46 | 2342.90 | 2280.61 | 2456.27 | 3042.84 | 3627.55 | 4016.46 |
| प्रतिफलपूर्व अधिशेष | 1022.69 | -227.59 | 501.21 | -707.68 | -1148.46 | -1378.46 | 600.50 | -498.20 | 127.34 | -707.68 | -1148.46 | -1378.46 |
| नियोजित पूँजी | 3835.69 | 3510.63 | 3196.68 | 2880.99 | 4324.40 | 4287.48 | 3835.69 | 3510.63 | 3196.68 | 2880.99 | 4324.40 | 4287.48 |
| नियोजित दर प्रतिफल | 613.71 | 561.70 | 511.47 | 460.96 | 691.90 | 686.00 | 613.71 | 561.70 | 511.47 | 460.96 | 691.90 | 686.00 |
| प्रतिफल पश्चात अधिशेष | 408.97 | -789.29 | -10.26 | -1168.64 | -1840.36 | -2064.45 | -13.21 | -1059.90 | -384.13 | -1168.64 | -1840.36 | -2064.45 |
| पांच वर्ष अवधि के दौरान समायोजन | -195.29 | | | 0.00 | -97.64 | -97.64 | -582.90 | | | 0.00 | -291.45 | -291.45 |
| Previous past period surplus adjusted (balance 3 cycles) | | | | 153.20 | 153.20 | 153.20 | | | | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| कुल अधिशेष | | | | -1015.44 | -1784.81 | -2008.90 | | | | -1168.64 | -2131.81 | -2355.90 |

| | फरवरी, 2015 के आदेश के एक बंग के रूप में गणना | | एमओएस के पत्र के आधार पर गणना | | | |
|---|---|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--|--|
| | 2013-14 | 2014-15 | 2013-14 | 2014-15 | | |
| टीएमआईएलएल द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के 2008 स्तर पर आय | 7.65 लाख टन के लिए | 9.15 लाख टन के लिए | 7.65 लाख टन के लिए | 9.15 लाख टन के लिए | | |
| - कार्गो प्रहस्तन | 2042.40 | 2,546.92 | 2042.40 | 2,546.92 | | |
| - प्लांट किराये | 525.05 | 367.55 | 525.05 | 367.55 | | |
| - एचएमसी | 185.80 | 226.48 | 185.80 | 226.48 | | |
| | 2753.24 | 3140.94 | 2753.24 | 3140.94 | | |
| प्रशुल्क के 2008 स्तर पर आय | 8.20 लाख टन के उच्चतर यातायात के लिए | अप्रैल से जून 2014 तक 3 महीनों के लिए | 8.20 लाख टन के उच्चतर यातायात के लिए | 8.20 लाख टन के उच्चतर यातायात के लिए | | |
| - कार्गो प्रहस्तन | 2189.23 | 636.73 | 2189.23 | 636.73 | | |
| - प्लांट किराये | 562.79 | 91.89 | 562.79 | 91.89 | | |
| - एचएमसी | 199.15 | 56.62 | 199.15 | 56.62 | | |
| | 2951.18 | 785.23 | 2951.18 | 785.23 | | |
| घटाएँ: उपरिव्यवों और मूल्यहास सहित प्रचालन व्यय | 3017.70 | 900.17 | 3017.70 | 900.17 | | |
| प्रचालन अधिशेष / (घाटा) | -66.52 | -114.94 | -66.52 | -114.94 | | |
| एफएमआई घटाव एफएमई | -25.14 | -6.71 | -25.14 | -6.71 | | |
| अधिशेष-व्याज और टैक्स से पहले | -91.66 | -121.65 | -91.66 | -121.65 | | |
| नियोजित पूँजी | 2880.99 | 4324.40 | 2880.99 | 4324.40 | | |
| आरओसीई | 460.96 | 172.98 | 460.96 | 172.98 | | |
| निवल अधिशेष / घाटा | -552.62 | -294.63 | -552.62 | -294.63 | | |
| विवरण | प्रशुल्क के 2008 स्तर पर | | प्रशुल्क के 2011 स्तर पर | | | |
| | 2013-14 | 2014-15 | 2013-14 | 2014-15 | | |
| | | 3 माह | | 3 माह | | |
| निवल घाटा | -5.53 | -2.95 | -10.15 | -4.46 | | |
| कुल निवल घाटा | -8.47 | | -14.62 | | | |
| 1 वर्ष 3 माह के लिए आंतरिक घाटा | -6.14 | | | | | |
| प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 महीनों के लिए प्रशुल्क के 2011 स्तर पर घाटा | -33.48 | | | | | |
| प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 महीनों के लिए प्रशुल्क के 2011 स्तर पर घाटा | -39.62 | | | | | |
| प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 महीनों के लिए प्रशुल्क के 2011 स्तर पर घाटा | 44.97 | | | | | |
| कुल घाटा प्रचालय आय के प्रतिशत रूप में | -88.09% | | | | | |
| | -106.93% | | | | | |

| | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | योग |
|------------------|---------|---------|---------|---------|
| वास्तविक यातायात | 1193775 | 850112 | 727870 | 2771757 |
| आकलित यातायात | 1251502 | 1251502 | 1251502 | 3754506 |
| परिवर्तन% | | | | -26.18% |

| विवरण | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | औसत |
|---|---------|----------|---------|---------|
| वास्तविक अधिशेष (घाटा) (टीएमएलएल द्वारा प्रतिफल पूर्व) | 600.50 | -498.20 | 127.34 | 76.55 |
| वास्तविक पूंजी नियोजन | 3835.69 | 3510.63 | 3196.68 | 3514.33 |
| 16 प्रतिशत की पात्र दर पर वास्तविक नियोजित पूंजी पर प्रतिफल | 613.71 | 561.70 | 511.47 | 562.29 |
| नियोजित पूंजी पर वास्तविक प्रतिफल | 15.66% | -14.19% | 3.98% | 1.82% |
| नियोजित पूंजी पर प्रतिफल में परिवर्तन 16 प्रतिशत | -2.15% | -188.69% | -75.10% | -88.65% |

2010-11 से 2012-13 के 375450 एमटी के आकलित यात्रायात के प्रति टीएमआईएलएल ने उक्त अविधि में बास्टर में 2771757 एमटी यात्रायात का प्रदृश्टन किया है। यहां तक कि वित्तीय प्रतिभानों में परिवर्तन 20% से अधिक निकलता है यानी 88.65 जैसा कि ऊपर दिखाया गया है। अतः एमओएस के पत्र के अनुसार, चूंकि दोनों प्रतिभान परे होते हैं घटों का समायोजन किया जाना है जैसा कि नीचे दिया गया है।

2010-11 से 2012-13 वास्तविक घाटा -1457.24

20% टीएमआईपलएल द्वारा बहन किया जाएगा -291.45

शेष घाटा -1165.79

पिछले घाटे का 50 प्रतिशत हिसाब में लेना है -582.90 lakhs

-847.20 लाख रु०० वह राशि है जो एमओएस के पात्र के लागू होने पर निकलती है। जिसे भावी प्रश्नक चक्र में ही टीएमआईएलएल को क्रेडिट करना है।

टीएम इंटरनेशल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल)

समेकित आय और लागत विवरण

(लाख रु० में)

| | | | | | | | | | | |
|-------------|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेवर | 655.66 | 786.68 | 870.15 | 936.21 | 971.98 | 1,009.11 | 913.48 | 935.95 | 958.97 |
| | अनुरक्षण लेवर | 22.28 | 24.81 | 94.37 | 91.75 | 95.25 | 98.89 | 91.75 | 94.01 | 96.32 |
| | उपस्कर चालन लागत | 212.32 | 269.24 | 378.84 | 370.14 | 387.42 | 416.96 | 376.22 | 385.48 | 405.99 |
| | रॉयलटी/राजस्व हिस्सेदारी | 185.48 | 225.04 | 385.73 | 419.58 | 417.73 | 446.06 | 290.29 | 294.33 | 315.92 |
| | उपस्कर किराया | 8.73 | 32.50 | 5.96 | 6.16 | 6.37 | 6.59 | 6.11 | 6.26 | 6.41 |
| | पट्टा किराये | 236.36 | 253.85 | 261.25 | 268.69 | 278.95 | 289.61 | 281.77 | 295.85 | 310.65 |
| | वीमा | 31.79 | 16.00 | 28.08 | 40.92 | 74.92 | 74.92 | 31.99 | 66.78 | 68.42 |
| | अन्य व्यय | 392.35 | 358.18 | 796.65 | 805.85 | 756.20 | 852.52 | 779.79 | 805.89 | 919.52 |
| | कुल | 1744.97 | 1966.31 | 2821.03 | 2939.30 | 2988.82 | 3194.65 | 2771.39 | 2884.54 | 3082.21 |
| III | मूल्यहास | | | | | | | | | |
| | | 372.73 | 381.36 | 422.65 | 439.70 | 563.49 | 712.69 | 439.70 | 563.49 | 712.69 |
| IV | उपरिव्यय | | | | | | | | | |
| | प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय | 450.69 | 459.34 | 769.03 | 863.05 | 896.02 | 930.25 | 787.94 | 807.33 | 827.19 |
| | सामान्य उपरिव्यय | 8.95 | 9.64 | 18.57 | 13.79 | 14.31 | 14.86 | 13.79 | 14.12 | 14.47 |
| | कुल | 459.64 | 468.98 | 787.59 | 876.84 | 910.33 | 945.11 | 801.73 | 821.45 | 841.66 |
| V | प्रचालन अधिशेष /(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV) | -90.49 | 140.47 | 646.00 | 867.19 | 604.32 | 558.12 | 1,616.92 | 1,410.77 | 1,438.10 |
| VI | वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) | | | | | | | | | |
| | रियायत करार के अनुसार प्राप्तियोग्य छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य | 0.56 | 0.64 | 0.74 | 0.56 | 0.64 | 0.74 | 0.94 | 1.07 | 1.22 |
| | अन्य व्यय | 31.44 | 0.21 | 0.53 | 86.00 | 86.00 | 150.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| | कुल | 32.00 | 0.85 | 1.27 | 86.56 | 86.64 | 150.74 | 0.94 | 1.07 | 1.22 |
| VII | वित्त और विविध आय (एफएमआई) | | | | | | | | | |
| | भविष्य निष्ठि में अंशदान | 26.13 | 28.85 | 42.68 | 44.31 | 46.00 | 47.76 | 43.73 | 44.81 | 45.91 |
| | कुल | 26.13 | 28.85 | 42.68 | 44.31 | 46.00 | 47.76 | 43.73 | 44.81 | 45.91 |
| VIII | एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII) | 5.87 | (28.00) | (41.41) | 42.25 | 40.64 | 102.98 | (42.79) | (43.74) | (44.69) |

| | | | | | | | | | | |
|--------------|---|----------|----------|---------|---------|----------|----------|---------|----------|---------|
| IX | अधिशेष-ब्याज और टैक्स से पहले (V) + (VIII) | -84.62 | 112.47 | 604.59 | 909.44 | 644.96 | 661.10 | 1574.13 | 1367.03 | 1393.41 |
| | | | | | | | | | | |
| X | नियोजित पूँजी | 2838.18 | 4100.19 | 3769.66 | 4212.84 | 7059.00 | 6356.58 | 3651.96 | 6488.48 | 5775.78 |
| | | | | | | | | | | |
| XI | नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ | 454.11 | 656.03 | 603.15 | 674.05 | 1129.44 | 1017.05 | 584.31 | 1,038.16 | 924.13 |
| | | | | | | | | | | |
| XII | धमता उपयोगिता | 88.02% | 86.45% | 113.00% | 93.84% | 94.73% | 102.29% | 101.80% | 102.76% | 110.96% |
| | | | | | | | | | | |
| XIII | धमता उपयोगिता के लिए समायोजित प्रतिलाभ | 454.11 | 656.03 | 603.15 | 674.05 | 1,129.44 | 1,017.05 | 584.31 | 1,038.16 | 924.13 |
| | | | | | | | | | | |
| XIV | अधिशेष-ब्याज और टैक्स से पहले (IX - XIII) | (538.72) | (543.56) | 1.45 | 235.39 | (484.48) | (355.95) | 989.82 | 328.87 | 469.28 |
| | | | | | | | | | | |
| XV | Past deficit set off | | | | 0.00 | 0.00 | 0.00 | -282.40 | -282.40 | -282.40 |
| | | | | | | | | | | |
| XVII | Total Surplus/ (Deficit) | | | | 235.39 | -484.48 | -355.95 | 707.41 | 46.47 | 186.88 |
| | | | | | | | | | | |
| XVIII | निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVII/I % में) | | | | 4.59% | -9.56% | -6.58% | 12.57% | 0.82% | 3.08% |
| | | | | | | | | | | |
| XIX | औसत निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में | | | | -3.85% | | | 5.49% | | |

| विवरण | 2016-17 (6m) | 2017-18 | 2018-19 | Total |
|--|--|---|---|--|
| प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आकलित आय | | | | |
| ऑन बोर्ड उपस्कर सहायता के लिए प्रित एमटी दरों के अनुमोदन के कारण आय में कमी परियोजना कार्गों के लिए उच्च घाटा शुल्क और ओवीसी प्रभारों के कारण आय में वृद्धि संशोधित प्रचालन आय | 2814.87 6.34 25.81 2834.34 | 5680.25 12.69 51.62 5719.19 | 6074.66 13.68 51.62 6112.61 | 14569.79 32.71 129.06 14,666.13 |
| उपर लागत विवरण में निर्धारित अधिशेष | | | | |
| ऑन बोर्ड उपस्कर सहायता के लिए प्रित एमटी दरों के अनुमोदन के कारण अधिशेष में कमी परियोजना कार्गों के लिए उच्च घाटा शुल्क और ओवीसी प्रभारों के कारण अधिशेष में वृद्धि परिणामी अंतिम अधिशेष | 707.41 | 46.47 | 186.88 | 940.76 32.71 129.06 1,037.11 |
| प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में कमी | | | | 7% |

अनुलग्नक-IV

टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड
हिन्दिया गोदी परिसर के बर्थ सं0 12 पर प्रचालन दरमान

1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ

यहां निर्धारित किया गया दरमान टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), बर्थ सं0 12 कोलकाता पत्तन न्यास का हिन्दिया डॉक परिसर का दरमान कहलाएगा।

2. परिभाषा

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होगी :

- (i) टीएम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड का अर्थ होगा 43, चौरंगी रोड, कोलकाता-71 पर अपने पंजीकृत कार्यालय के साथ कंपनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कंपनी।
- (ii) टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन आवंटित बैकअप क्षेत्र और कोई अन्य अतिरिक्त भूमि सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र।
- (iii) 'दिवस' का अर्थ होगा दिन के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर आगामी दिन को प्रातः 6 बजे तक की अवधि।
- (iv) 'विलंबशुल्क' का अर्थ होगा इस दरमान में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से अधिक टीएमआईएलएल परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आवंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा।
- (v) 'जोखिमपूर्ण-' का अर्थ होगा कोलकाता पत्तन न्यास समय-समय पर अंगीकृत जोखिमपूर्ण कार्गो की सूची में जोखिमपूर्ण-। रूप में वर्गीकृत कार्गो।
- (vi) 'माह' का अर्थ होगा अवकाश दिवसों सहित 30 लगातार कैलेंडर दिवस अन्यथा विनिर्दिष्ट को छोड़कर।
- (vii) 'ऑन बोर्ड' प्रहस्तन प्रभारों का अर्थ होगा लदाई / उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए कार्गों / घटक / वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार।
- (viii) 'ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण' का अर्थ होगा पोत प्रचालन में अधिक उत्पादकता / दक्षता अर्जित करने के लिए कार्गो के पाते से तट / तट से पोत स्थानांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन् तट।
- (ix) 'ओवरसाइड उतराई / नौभरण' का अर्थ होगा उतराई / नौभरण प्रचालन के समय धाट से बिना गुजरे पोत से / पर कार्गो की उतराई / लदाई प्रचालन।
- (x) 'शूट आउट कार्गो' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर में पड़ा निर्यात कार्गो जो पोत पर ऑन बोर्ड नौभरित नहीं किया गया जिसके लिए यह टीएमआईएलएल परिसर में प्राप्त हुआ था।
- (xi) स्टॉक कार्गो का अर्थ होगा बिना निर्यात दस्तावेजों के पोतांतरण के लिए पत्तन पर प्राप्त कार्गो।
- (xii) 'टीईयू' का अर्थ होगा कंटेनर की बीस फीट समकक्ष इकाई।
- (xiii) 'पोतांतरण' का अर्थ होगा अन्य पत्तन/पत्तनों गंतव्य के लिए समुद्रगामी पोत / बार्ज से दूसरे समुद्रगामी पोत / बार्ज को कार्गो / कंटेनर का स्थानांतरण।
- (xiv) 'घाटशुल्क' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर के भीतर लादे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गों / कंटेनर पर वसूली योग्य मूल देयताएं।

3. निर्धारण के समान्य सिद्धांत:

- (i) न्यूनतम प्रभार्य भार / माप 1 टन / 1 घन मी0 होगा जबकि सकल भार / माप 1 टन / 1 घन मी0 से कम हो सकता है। उस मामले में जहां प्रभार भार पर आधारित है और सकल भार सही 100 कि0ग्रा0 के गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि0ग्रा0 के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा। जहां सकल घन मी0 दशमलव में हो वहां उसे घन मी0 की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ii) किसी अवधि / भार से इतर इकाई के लिए लागू दरें उसकी अवधि / इकाई के हिस्से पर लागू होंगी।
- (iii) जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, यदि टीएमआईएलएल उपस्कर पोत से / पर कार्गो / कंटेनर की लदाई / नौभरण के लिए अथवा पोत द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए खंड 10.1 में यथा विनिर्दिष्ट उपस्कर किराया प्रभार वसूल किया जाएगा।

(iv) कार्गों संबंधी प्रभार कार्गों के स्वामियों अथवा उनके निकासी तथा अग्रेषण एजेंटों / प्रहस्तन एजेंटों से वसूल किए जाएंगे परंतु वहां नहीं जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, अथवा उन मामलों में जहां जलयान स्वामी /स्टीमर एजेंट्स ऐसे प्रभार अदा करने के लिए सहमत हो।

(v) नमूने सारणियां और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कंपनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती हैं और जिस पर सीमा शुल्क देय नहीं है राजनयिक डाक बैग, कू का सामान और वर्थ सं 12 से संबंधित टीएमआईएलएल की परियोजना सुविधाओं में प्रयोग के लिए सभी वस्तुएं एचडीसी सभी कार्गों संबंधी प्रभारों के भुगतान में छूट प्राप्त होगा।

(vi) उन दिनों के लिए विलंब शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा जिसके दौरान पत्तन /टीएमआईएलएल के कर्मचारियों द्वारा हड्डताल के कारण सुपुर्दग्गी नहीं की जा सकती, वशर्ते आयातक अथवा उसका प्राधिकृत एजेंट हड्डताल की शुरुआत से पहले सभी प्रभारों के भुगतान पर संपूर्ण सुपुर्दग्गी दस्तावेज दाखिल कर देता है।

(vii) विलंबित भुगतानों / वापसियों पर ब्याज

(क) उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार टीएमआईएलएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।

(ख) दंडात्मक ब्याज की दर 16.05 प्रतिशत होगी। यह दंडात्मक ब्याज दर टीएमआईएलएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।

(ग) वापसियों में विलंब सेवा के समाप्त होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर जो भी बाद में हो से केवल 20 दिन गिना जाएगा।

(घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टीएमआईएलएल द्वारा बिल निकाले जाने की तारीख के पश्चात केवल 10 दिन गिनती किया जाएगा। तथापि, यह प्रचालन उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट टीएमआईएलएल की सुविधाओं की सेवाएं प्राप्त करने / प्रयोग करने से पहले किया जाना होता है और / अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त रूप में निर्धारित हो।

(viii) कार्गों प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए कार्गों की प्रकृति जानने के लिए किसी कार्गों को 'अविनिर्दिष्ट वर्ग' अथवा अन्यथा के अधीन वर्गीकृत करने से पहले यदि अपेक्षित हो यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमा शुल्क वर्गीकरण को देख लिया जाए कि क्या यह कार्गों अनुसूचियों में उल्लिखित विनिर्दिष्ट वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।

(ix) उपयोक्ताओं को टीएमआईएलएल पर आरोप्त, उपयुक्त स्तर से ऊपर विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(x) (क) जहां कहीं अधिसूचित दरमान में सेवा / कार्गों के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीमएआईएलएल टीएमपी को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

(ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, कोलकाता पत्तन न्यास को ऐसी दर की वसूली के बारे में जानकारी देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है।

(ग) अंतरित अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं / कार्गों के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर व्युत्पन्न होनी चाहिए और इस पर टीएमआईएलएल और संबंद्ध उपयोक्ता परस्पर सहमत होने चाहिए।

(घ) प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी रूप से प्रभावी होगी। तदर्थ रूप से अंगीकृत अंतरित दर इस प्रकार संस्थिकार किया जाएगा जब तक यह पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के लिए अधिक नहीं पाया गया है।

(xi) इस दनमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं इसी प्रकार रियायतें और छूट निम्नतम स्तर पर हैं। यदि टीएमआईएलएल चाहे तो कमतर दरों में बदलाव कर सकता है और / अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

(xii) टीएमआईएलएल वर्थ सं 0 12 पर निम्नलिखित कार्गों का प्रहस्तन नहीं करेगा :

(क) थोक में थर्मल कोयला।

(ख) थोक में कोकिंग कोयला।

(ग) विभिन्न प्रकार के कोक और अन्य काला कार्गों थोक में

(घ) पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित लिक्विड बल्क कार्गों के विभिन्न प्रकार।

(xiii) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित दर 20 फीट कंटेनर के लिए है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक के कंटेनर के लिए दर निर्धारित दर का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए दर निर्धारित दर का 200 प्रतिशत होगी।

(xiv) तीसीय कार्गों / कंटेनरों के माले में, थर्मल कोयला से इतर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिक्काएं, निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

4. घाट शुल्क प्रभार:

4.1 विदेशी कार्गों पर घाट शुल्क नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर वसूल किया जाएगा :

| क्र.सं. | विवरण | दर प्रति मीट्रिक टन (₹० में) |
|---------|---|------------------------------|
| 1 | लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट और रेत | 30.82 |
| 2 | चूनापत्थर और लौह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क | 61.63 |
| 3 | उर्वरक, सामग्रियां, एमओपी, रॉक फास्फेट, सोडा, सल्फर, सीआई, गुडस, सीमेंट किलकर और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क | 108.49 |
| 4 | ट्यूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूज़प्रिंट, एचआरसी / सीआरसी, स्टील स्लैब, बीम, छड़े, पहिये, शीटें और बैग कार्गों | 92.45 |
| 5 | विभिन्न आकृतियों और आकारों के परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जे (अचल इकाइयां) | 290.00 |
| 6 | कंटेनर-अति आयमीय कंटेनर को छोड़कर | 3390.20 प्रति टीईयू |
| 7 | कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर | 6163.98 प्रति यूनिट |
| 8 | लट्टे/टिम्बर/वनीर | 161.80 प्रति सीबीएम |
| 9 | ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गों, सिवाय धारा 3xii में विनिर्दिष्ट को छोड़कर। | 417.01 |

4.2 ओवरसाइड उतारे गए / नौभारित कार्गों पर, प्रभार उपयुक्त दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।

4.3 कार्गों के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गों के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 4.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।

4.4 शेटआउट/ स्टॉक कार्गों पर जोकि टीएमआईएलएल परिसर में लिया जाता है, घाट शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार और तट प्रहस्तन जो भी लागू हो, वसूल किए जाएंगे यदि कार्गों के प्रहस्तन के लिए श्रमिक और / अथवा उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा आपूर्ति किए / किया जाता है।

शेटआउट कार्गों पर कोई अतिरिक्त घाट शुल्क उगाहा नहीं जाएगा यदि वही कार्गो बाद में पत्तन परिसर में बिना हटाये नौभारित किया जाता है।

5. ऑन-बोर्ड प्रभार:

5.1 ऑन-बोर्ड प्रभार विदेशी कार्गों पर नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर उगाहे जाएंगे :

| क्र.सं.. | विवरण | दर प्रति मीट्रिक टन (₹० में) |
|----------|---|------------------------------|
| 1 | सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो (बैगबंद कार्गों नहीं) | 46.22 |
| 2 | ट्यूब और पाइप, लौह और स्टील, न्यूज़प्रिंट, एचआरसी / सीआरसी, स्टील स्लैब, बीम, रेल, पहिये, शीटें और बैगबंद कार्गों | 123.28 |
| 3 | परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जे (अचल इकाइयां) | 80.00 |
| 4 | कंटेनर | 423.78 प्रति टीईयू |
| 5 | कार कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर, जब स्लिंगों के प्रयोग द्वारा उतारा / लदान किया जाएगा (₹० प्रति यूनिट) | 77.04 प्रति यूनिट |
| 6 | ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गों, सिवाय धारा 3xii में विनिर्दिष्ट को छोड़कर। | 61.63 |

5.2 ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।
 5.3 कार्गों के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गों के स्थानांतरण के लिए प्रभार, उक्त 5.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुण वसूल किया जाएगा।

6. ऑन बोर्ड पर्यवेक्षण:

6.1 नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयात / निर्यात कार्गों के मामले में बर्थ पर सं0 12 टर्मिनल पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार वसूल किए जाएंगे।

- क. आयात कार्गों को खोलना।
- ख. निर्यात कार्गों को बांधना, निरापद करना और निभारण।
- ग. कार्गों प्रहस्तन प्रचालन के लिए सिलंग्स और गियर्स उपलब्ध करवाना।
- घ. उत्तराई के दौरान का मिलान सर्वेक्षण।
- च. उतारे गए / नौभरित कार्गों की क्वालिटी का सर्वेक्षण।
- छ. हुक प्वाइंट पर निर्यात बल्क कार्गों की हीपिंग।

ज. पोत के घुमाव को कम करने के लिए इससे बेहतर उत्तराई / लदाई अर्जित करने के लिए प्लॉट से जेटटी और विलोमतः ट्रेलरों/ डम्पर की पंक्ति लगाने सहित पोत प्रचालन के दौरान संपूर्ण कार्गों प्रहस्तन कार्य पर्यवेक्षण / अनुबीक्षण / निदेशन करना।

| क्र.सं. | विवरण | दर प्रति मी0ट0 (₹0 में) |
|---------|--|-------------------------|
| 1 | चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गों | 22.44 |
| 2 | जलयान से उतारे गए ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, बैगबंद कार्गों, न्यूज़ प्रिंट | 138.69 |
| 3 | जलयान पर नौभरित ट्यूब और पाइप लट्टे लौह और स्टील, न्यूज़ प्रिंट | 222.57 |
| 4 | परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जे (अचल इकाईयां) | 256.84 |
| 5 | कंटेनर | 428.06 प्रति टीईयू |
| 6 | कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूर्चिंग उपस्कर | 5136.65 प्रति यूनिट |
| 7 | ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गों, सिवाय धारा 3xii में विनिर्दिष्ट को छोड़कर। | 256.84 |

7. लदाई / उत्तराई / रिस्टेकिंग:

7.1 विदेशी कार्गों की लदाई / उत्तराई / रिस्टेकिंग के लिए मानवशक्ति और उपस्कर की आपूर्ति के लिए निम्नलिखित प्रभार नीचे तालिका दरों पर वसूल किए जाएंगे।

| क्र.सं. | विवरण | दर प्रति मी0ट0 (₹0 में) |
|---------|--|-------------------------|
| 1 | हापर के प्रयोग द्वारा चूनापत्थर पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क | 30.82 |
| 2 | लौह अयस्क और सभी प्रकार के अयस्क (उच्ची स्टैकिंग सहित, जहां कहीं आवश्यक हो- दोहरी स्टैकिंग से बचा जायेगा)। | 30.82 |
| 3 | सोडा, सल्फर, सीआईगुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैगबंद कार्गों और अन्य अविनिर्दिष्ट शुष्क बल्क | 68.49 |
| 4 | ट्यूब और पाइप, लट्टे (₹0 प्रति घन मी) लौह और स्टील, न्यूज़ प्रिंट | 77.06 |
| 5 | परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जे उनके पैकेजों सहित | 77.06 |
| 6 | कंटेनर | 277.36 प्रति टीईयू |

टिप्पणी: शंकाओं के निवारण के लिए एतद्वारा यह स्पष्ट किया जाता है कि उपस्कर समर्थन उपलब्ध करावाया गया है और प्रभार खंड 10- विविध प्रभार के अधीन वसूल किए जाते हैं तो इस धारा के अधीन कोई पृथक वसूली नहीं की जाएगी।

7.2 जहां कार्गों उतराई के स्थान पर उतारा और साथ ही साथ चट्टा लगाया जाता है, तो यह केवल एक प्रचालन की राशि होगी ।

7.3 जहां पोत के कार्गों की उतराई के लिए होपर्स इस्तेमाल किए जाते हैं और होपर का इस्तेमाल करते हुए लादे जाते हैं तो यह लदाई गतिविधि का एक प्रचालन होगा ।

8. परिवहन

8.1 उस कार्गों पर जिसके लिए टीएमआईएलएल टर्मिनल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएँगे :

| क्र.सं. | विवरण | दर प्रति मीट्रो (₹0 में) |
|---------|--|--------------------------|
| 1 | सभी प्रकार का शुष्क वल्फ कार्गो | 53.91 |
| 2 | ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट और बैग बंद कार्गो | 53.91 |
| 3 | परियोजना कार्गों और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित | 53.91 |
| 4 | कंटेनर (टीईयू) | 462.28 प्रति टीईयू |

9. विलंब शुल्क

9.1 नीचे तथा विनिर्दिष्ट विलंब शुल्क-मुक्त अवधि स्वीकार करने के पश्चात (कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर) आयात कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा :

| क्र.सं. | विवरण | विलंब शुल्क-मुक्त अवधि |
|---------|---|---|
| 1. | जोखिमपूर्ण-1 कार्गो | उतराई की वास्तविक तारीख |
| 2. | क्र.सं. 1,3 और 4 पर उल्लिखित के अलावा सभी अन्य कार्गों | पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 3 दिन |
| 3. | सुपुर्दगी के लिए पत्तन उपस्कर इस्तेमाल करते हुए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, नेपाल और भूटान के लिए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गों, लट्टा, टिम्बर और वेनियर | पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 6 दिन |
| 4. | स्वयंसेवी / राहत संगठन जैसे मिशनरीज ऑफ चेरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केअर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी और अन्य जो केन्द्रीय सरकार / राज्य सरकार और नेपाल / भूटान सरकार अथवा उनके स्थानीय उच्चायुक्त के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणपत्र के आधार पर समय-समय पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकृत किए जा सकते हैं द्वारा आयतित कार्गो । | पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 30 दिन |

टिप्पणी:

(i) अंतिम उतराई तारीख (एलएलडी) वह तारीख है जिस पर एक पोत अपनी आयात उतराई पूरी करता है। तथापि, टीएमआईएलएल पोत से पहले से ही उतारे जा चुके कार्गों के लिए एलएलडी रूप में कोई अन्य तारीख घोषित कर सकता है जब पोत टीएमआईएलएल पर आरोप्य किसी गलती / कारण के लिए 24 घंटों से अधिक के लिए कार्यरत वर्थ में कार्गों प्रचालन कार्य नहीं कर रहा हो । ऐसे मामलों में, एक पोत के पास एक से अधिक एलएलडी हो सकती है ।

(ii) निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमा शुल्क अधिसूचित दिवस और केओपीटी/ टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे । रविवारों को निःशुल्क समय की परिगणना के प्रयोजन के लिए तब तक अलग नहीं रखा जा सकता जब तक सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी / टीएमआईएलएल के गैर प्रचालन रविवारों को पड़ते हैं ।

विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत होने के पश्चात सीमा शुल्क अवकाश दिवसों अथवा केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर प्रचालन दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं होता है ।

9.2 आयात कार्गों (लट्टे, टिम्बर, वेनियर के अलावा) पर विलंब शुल्क – मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा :

| क्र.सं. | कार्गों का प्रकार | दर रूपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग | |
|---------|-------------------|--|------------------|
| | | प्रथम 15 दिनों के लिए | 16वें दिन से आगे |
| 1. | जोखिमपूर्ण- | 222.03 प्रति टन | 261.20 प्रति टन |
| 2 | सभी अन्य कार्गों | 52.25 प्रति टन | 78.35 प्रति टन |

9.3 आयात लट्टे, टिम्बर, वेनियर पर विलंबशुल्क–मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा :

| क्र.सं. | कार्गों का प्रकार | दर रूपयों में प्रति घन मीट्रिक टन प्रति दिन अथवा उसका भाग | | |
|---------|---------------------|---|-------------------|------------------|
| | | प्रथम 7 दिनों के लिए | 8 से 14वें दिन तक | 16वें दिन से आगे |
| 1. | लट्टा, टिम्बर, वनीर | 7.85 | 15.67 | 23.48 |

9.4 निर्यात / स्टॉक कार्गों, जोखिमपूर्ण-1 वर्ग के अलावा पर विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि सेवा कार्गों प्राप्ति की तारीख से 30 दिनों के भीतर नौभरित किया जाता है। तथापि, 31वें दिन के पश्चात ऐसे कार्गों पर विलंबशुल्क प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख तक 52.25 रु0 प्रति टन प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

9.5 जोखिमपूर्ण-1 का निर्यात कार्गों केवल प्रत्यक्ष नौभरण के लिए प्राप्त होगा। यदि ऐसा कार्गों प्राप्ति की तारीख को नौभरित नहीं किया जाता है तो प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से नौभरण की तारीख तक अथवा पत्तन परिसर से हटाने तक 223.03 रु0 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

9.6 शूटआउट / स्टॉक कार्गों, जोखिमपूर्ण-1 कार्गों से इतर, पर कार्गों की प्राप्ति की तारीख से नौभरित नहीं किए जाने पर पत्तन परिसर से कार्गों को हटाने की तारीख तक 13.06 रु0 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। यदि शूटआऊट कार्गों किसी अनुवर्ती पोत नौभरित किया जाता है तो खंड 9.4 का उपबंध लागू होगा।

9.7 ऐसे कार्गों / घटक पर जोकि न तो आयात न ही निर्यात और न ही नौभरण के लिए प्राप्त होता है विलंबशुल्क कार्गों प्राप्ति की तारीख से कार्गों को पत्तन परिसर के हटाने की तारीख तक 52.25 रु0 प्रति टन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

9.8 नीलामी अथवा निविदा अथवा निजी करार अथवा कसी अन्य तरीके से खरीदे गए अनिकासित / सीमा शुल्क अधिहरित कार्गों पर विलंबशुल्क सुपुर्दग्दी के लिए कार्गों उपलब्ध करवाए जाने की तारीख के पश्चात 10 दिन का निःशुल्क समय स्वीकार किए जाने के पश्चात खंड 9.2 अथवा 9.3 जो भी लागू हो, में विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होगा।

9.9 कार्गों पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिसके दौरान टीएमआईएलएल अपने पर आरोप्य कारणों से कार्गों सुपुदर्गी की स्थिति में नहीं होता है, जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

10. भंडारण और विविध सेवाएँ :

10.1 निम्नलिखित सेवाओं / सुविधा के लिए प्रभार निम्न तालिका के अनुसार प्रभार्य होगा :

| क्र.सं. | विवरण | दर (रु0 में) |
|---------|---|--------------------------------|
| 1 | वैगनो को खोलना सफाई और बंद करने के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं | 10.27 प्रति एमटी |
| 2 | हार्ड स्टेंड भूखंड के अल्पावधि आवंटन के लिए पट्टा किराये | 69.50 प्रति वर्ग मी प्रति माह |
| 3 | हार्ड स्टेंड ढके शैड के अल्पावधि आवंटन के लिए पट्टा किराये | 109.57 प्रति वर्ग मी प्रति माह |
| 4 | अकुशल श्रम की आपूर्ति के लिए प्रभार | 217.66 प्रति मानव पाली |
| 5 | 3.5 घन मीट्रिक टन से अधिक बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार | 17412.39 प्रति पाली |
| 6 | 3.5 घन मीट्रिक टन से कम बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार | 8706.19 प्रति पाली |

| | | | | | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------------|-----------|------------|----------------------------|--------------------|---------------|-----------------|---|
| 7 | 10 मीटर से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार | 3627.58 प्रति पाली | | | | | | | |
| 8 | 10 मीटर और 20 मीटर के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार | 17412.39 प्रति पाली | | | | | | | |
| 9 | ऑन बोर्ड उपस्कर प्रचालन (पूरे पार्सल आकार पर लागू) - सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो - एचआरसी/ सीआरसी/ प्लेट शीट डब्ल्यूआरसी टयूप पाइप | 6.50 प्रति एमटी 13.00 प्रति एमटी | | | | | | | |
| 10 | जहाँ कही ग्राहक मांग करे स्टील कार्गो के लिये प्लॉट पर निभारण को रखना और हटाना | 17.12 प्रति एमटी | | | | | | | |
| 11 | निकासी और अग्रेषण | 7.70 प्रति एमटी | | | | | | | |
| 12 | प्लॉट पर बल्क कार्गो की हाई हीविंग | 35.19 प्रति एमटी | | | | | | | |
| 13 | हार्बर चल क्रेन के लिए उपस्कर सहायका के प्रभार <table border="1"><tr><td>कार्गो का विवरण</td></tr><tr><td>लौह अयस्क</td></tr><tr><td>चूना पत्थर</td></tr><tr><td>उर्वरक और अन्य बल्क कार्गो</td></tr><tr><td>एचआरसी/सीआरसी आयात</td></tr><tr><td>इस्पात नियांत</td></tr><tr><td>परियोजना कार्गो</td></tr></table> | कार्गो का विवरण | लौह अयस्क | चूना पत्थर | उर्वरक और अन्य बल्क कार्गो | एचआरसी/सीआरसी आयात | इस्पात नियांत | परियोजना कार्गो | दर प्रति एमटी ₹0 में 52.31 52.31 68.61 126.81 104.63 492.35 |
| कार्गो का विवरण | | | | | | | | | |
| लौह अयस्क | | | | | | | | | |
| चूना पत्थर | | | | | | | | | |
| उर्वरक और अन्य बल्क कार्गो | | | | | | | | | |
| एचआरसी/सीआरसी आयात | | | | | | | | | |
| इस्पात नियांत | | | | | | | | | |
| परियोजना कार्गो | | | | | | | | | |
| 14 | जेटी / डैक की सफाई और बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए पानी की बौद्धार जहाँ कही बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए आवश्यक हो। | 7.07 प्रति एमटी | | | | | | | |

10.2 उपस्कर किराया प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा जहाँ कहीं उपस्कर की तैनाती किसी पाली में 4 घंटे से कम अथवा समकक्ष हो।

10.3 आयात/ नियांत कार्गो के भंडारण के लिए मासिक किराया आधार पर 11 (ग्यारह) महीनों की अवधि के लिए आवंटित अपने क्षेत्र के भीतर टीएमआईएलएल द्वारा खुले / ढके हुए स्थान लाइसेंसीकरण बिना टेंडर प्रक्रिया के किया जा सकता है। ऐसे मामलों में निम्नलिखित शर्तें अनुसरित की जाएँगी :

- (i) लाइसेंस की अवधि 11 (ग्यारह) महीनों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ii) आवंटित किया गया स्थान आवंटियो द्वारा सबलेट / सौंपा / स्थानांतरित / शेयर नहीं किया जा सकेगा।
- (iii) लाइसेंसी द्वारा भूमि और रेलवे ट्रैकों आदि के अतिक्रमण अथवा अनधिकृत अधिग्रहण में टीएमआईएलएल की संपत्तियों की वहज से हुए नुकसानों के रेक्टिफिकेशन की लागत के अलावा अनुसूचित लाइसेंस शुल्क के दस गुना दर पर दंड के भुगतान की देयता शालि होगी। यदि लाइसेंसी ऐसा करने के लिए नोटिस के बावजूद अधिक्रमित क्षेत्र से कार्गो हटाने में विफल रहता है तो कार्गो लाइसेंसी की लागत और जोखिम पर टीएमआईएलएल द्वारा आवंटित क्षेत्र के भीतर कहीं भी हटा सकता है और ऐसा हटाए जाते हुए अधिग्रहीत स्थान पर सामान्य दर का दस गुना की दर वसूल की जाएगी।
- (iv) लाइसेंसी के अधीन भंडारित कार्गो लाइसेंसी के सम्पूर्ण जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा। लाइसेंसी आवंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो की सुरक्षा और अन्यों द्वारा ऐसे स्थान के किसी अनाधिकृत अधिग्रहण से बचने के लिए अपना चौकीदार तैनात करेगा।
- (v) लाइसेंसी लाइसेंस के अधीन अधिग्रहीत स्थान पर कोई भवन, इरेक्शन अथवा सुविधा का निर्माण नहीं करेगा।

(vi) यदि लाइसेंसी लाइसेंस के समाप्त होने की तारीख को खाली कब्जे में स्थान को हस्तांतरित करने में विफल रहता है तो टीएमआईएलएल लाइसेंस अवधि के बाद की अवधि में टीएमआईएलएल परिसर में रहने वाले कार्गों की अवधि के लिए समय-समय पर यथा लागू टीएमआईएलएल के दरमान के अनुसान सामान्य विलंबशुल्क प्रभार वसूल करेगा।

(vii) लाइसेंसी समय-समय पर टीएमआईएलएल द्वारा जारी किए गए सभी नियमों और नियंत्रणों का अनुपालन करने के लिए सहमत होगा। यदि लाइसेंसी ऐसे नियमों अथवा नियंत्रणों का पालन नहीं करता टीएमआईएलएल लाइसेंस को रद्द कर सकता है।

(viii) लाइसेंस किसी भी पक्ष की ओर से 15 दिनों के नोटिस पर सामान्य योग्य होगा। लाइसेंस के प्रतिसंहरण के लिए किसी क्षतिपूर्ति के किसी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा।

(ix) लाइसेंसी सहमत होगा कि लाइसेंस के मामले में टीएमआईएलएल को देय सभी भुगतान और व्यय समय-समय पर टीएमआईएलएल के दरमान पर निर्धारित दरों पर वसूल किया जाएगा।

(x) लाइसेंसी केओपीटी, म्यूनिसिपल प्राधिकारी, विस्फोटक मुख्य नियंत्रक, भारत सरकार अथवा कार्गों के भंडारण के संबंध में संवंधित किसी के द्वारा समय-समय पर जारी सभी अनुदेशों नियमों अथवा विनियमों का अनुपालन करेगा।

(xi) लाइसेंस शुल्क सीमांकन पर पाए जाने वाले वास्तविक क्षेत्र पर भूमि के कब्जा हस्तांतरित करने की तारीख से वसूल किया जाएगा।

(xii) जब भंडारण क्षेत्र आयात / निर्यात कार्गों के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर आवंटित किया जाता है तो लाइसेंसशुद्धा परिसरों में भंडारित कार्गों पर विलंब शुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

(xiii) लाइसेंसी से यह अपेक्षा की जाएगी कि वह उस प्रयोजन के लिए आवंटित भूमि का उपयोग करे जिसके लिए लाइसेंस दिया गया हो। उपयोगिता के प्रयोजन में कोई बदलाव टीएमआईएलएल से बिना किसी विशिष्ट लिखित अनुमति के स्वीकृत नहीं किया जाएगा।

(xiv) लाइसेंसी टीएमआईएलएल की संपत्तियों को कोई नुकसान नहीं पहुंचाएगा। यदि, तथापि कोई नुकसान होता है तो लाइसेंसी टीएमआईएलएल की संतुष्टि तक अपनी लागत और व्यवस्था पर नुकसानों की भरपाई करेगा।

(xv) लाइसेंसी को आवंटित भूमि और उसके आसपास का क्षेत्र साफ-सुथरा और सही सेनेटरी स्थिति में रखने के लिए अपनी व्यवस्थाएं करनी होंगी।

(xvi) यार्ड/शैड के लाइसेंसों की समाप्ति अथवा लाइसेंस के समाप्त अथवा अवधारणा अथवा जब्ती के पश्चात, यदि लाइसेंस धारक इसे अनधिकृत रूप से कब्जे में रखता है तो, लाइसेंसधारक को अनुचित प्रयोग अथवा कब्जे के लिए जब तक खाली कब्जा वापस नहीं देता तब तक के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रतिपूर्ति करनी होगी :

| | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| पहले 30 दिन | प्रचलित दरमान का तीन गुणा |
| अगले 30 दिन | प्रचलित दरमान का पांच गुणा |
| 60 दिन के पश्चात निरंतर अनधिकृत कब्जा | प्रचलित दरमान का दस गुणा |

11. रियायते/वापसियों:

(क) यदि एक पोत टीएमआईएलएल में पत्तन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा विजली गुल के कारण अथवा टीएमआईएलएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से वर्ष सं. 12 पर निष्क्रिय रहता है, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत वर्ष किराया प्रभारों की समकक्ष रियायत स्वीकार्य होगी।

(ख) यदि पोत चूना पत्थर/उवर्रक / उवरक की कच्ची सामग्री का वर्ष संख्या 12 स्थित एकल काल पर 25000 एमटी उत्तरायी करता है तो उसे 25000 एमटी से अधिक की मात्रा पर घाट प्रभार पर 10 प्रतिशत की छूट दी जाएगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 29 September, 2016

No. TAMP/8/2016-TMILL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from TM International Logistic Limited for general revision of its Scale of Rates , as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/8/2016-TMILL

TM International Logistic Limited

...

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 17th day of September 2016)

This case relates to the proposal received from the TM International Logistic Limited (TMILL) for general revision of its Scale of Rates (SOR)

2.1. This Authority had passed an Order dated 20 May 2014 disposing of the proposal received from TMILL for general revision of its scale of rates (SOR) The Order was notified in the Gazette of India on 10 June 2014 vide Gazette no. 175. Vide the said Order, the 2008 level of tariff actually levied by the TMILL for the services rendered during the period from 1 April 2013 to 30 June 2014 was recognised to the limited purpose of fixation of tariff, and an across the board increase of 90% over the 2011 level of tariff was granted, to be effective from 01 July 2014 till 31 March 2016. The said Order prescribed validity of the tariff upto 31 March 2016.

2.2. Subsequently, the TMILL filed an application dated 09 July 2014 for review of the Order dated 20 May 2014, in accordance with clause 3.3.1. of the Tariff guidelines of March 2005. This Authority vide its Order dated 13 February 2015 disposed of the Review application filed by TMILL. This Authority vide the said Order while maintaining status quo in the level of tariff approved vide the May 2014 Order, incorporated couple of amendments in the conditionalities governing the levy of rates.

3. In this backdrop, the TMILL has filed a proposal dated 7 January 2016 for general revision of SOR for the three year tariff cycle from 1 April 2016 to 31 March 2019.

4. The main points as seen from the proposal filed by the TMILL vide its letter dated 7 January 2016 are summarized below:

- (i) The proposal is for a period of three years viz., 2016-17, 2017-18 and 2018-19.
- (ii) The tariff proposal has been prepared in accordance with the 2005 tariff guidelines.
- (iii) Actuals for the years 2013-14, 2014-15 and 2015-16 and estimates for the years 2016-17 to 2018-19 have been furnished.

(iv) The total traffic figures (actuals and estimated) for the years 2013-14 to 2018-19 as per the proposal are given below:

| Year | Traffic (in MTs) | Actuals/ Estimates |
|---------|------------------|--------------------|
| 2013-14 | 710789 | Actuals |
| 2014-15 | 869461 | |
| 2015-16 | 1271402 | |
| 2016-17 | 1055000 | Estimates |
| 2017-18 | 1065000 | |
| 2018-19 | 1150000 | |

(v) The actual throughput of 710789 MTs, 869461 MTs, 1271402 MTs for the years 2013-14 to 2015-16 is higher than the minimum generated throughput of 5,00,000TEU's as per License Agreement.

(vi) The traffic for the year 2016-17 to 2018-19, has been estimated at 1055000 MTs, 10650000 MTs, 1150000 MTs which is assessed lesser than the assessed capacity of the terminal i.e. 11,24,000 MT/ TEU's.

(vii) The estimated financial and cost position at the existing level of tariff for actual traffic for FY 2013-14 to 2015-16 and at the estimated traffic at existing level of tariff for FY 2016-17 to 18-19 as shown in the consolidated income and cost statement furnished by the TMILL, are summarized below:

| Sl. No. | particulars | Actuals | | | Estimates at existing level of tariff (₹ in lakhs) | | |
|------------|--|---------|---------|---------|---|---------|---------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |
| i. | Traffic (in MT's) | 7107789 | 869461 | 1271402 | 1055000 | 1065000 | 1150000 |
| ii. | Operating Cost excluding Depreciation | 1785 | 2018 | 2693 | 2929 | 2975 | 3178 |
| iii. | Depreciation | 373 | 381 | 383 | 400 | 524 | 673 |
| iv. | Overheads | 486 | 498 | 714 | 741 | 769 | 798 |
| v. | Operating Surplus / (Deficit) | (157) | 61 | 430 | 1053 | 799 | 760 |
| vi. | Finance & Miscellaneous Income (FMI) | 113 | 149 | 86.49 | 86.56 | 86.64 | 150.74 |
| vii. | Finance & Miscellaneous Expenses (FME) | 26.13 | 28.85 | 29.00 | 30.11 | 31.26 | 32.45 |
| viii. | FMI less FME | 87.35 | 120.31 | 57.49 | 56.45 | 55.39 | 118.29 |
| ix. | Surplus before Interest and Tax | (70) | 181 | 487 | 1110 | 854 | 879 |
| x. | Capital Employed | 3284 | 4564 | 4415 | 4414 | 7315 | 6651 |
| xi. | ROCE – Maximum permissible @ 16% | 525 | 730 | 706 | 706 | 1170 | 1064 |
| xii. | Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE | (595) | (549) | (219) | 404 | (316) | (186) |
| xiii. | Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income | (24%) | (19%) | (5%) | 8% | (6%) | (3%) |

(viii) The TMILL has proposed following additions in capital costs in FY 15-16 and 16-17 to achieve ease of operations and increase in expected traffic for the year 2016-17 to 2018-19 which are given below:

| Details of Investment | | For the year | Cost of Investment (in lakhs) | Capacity (MT / TEUs) | Remarks / Reasons |
|---|--|--------------|-------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| 1 No Forklift & High Mast and Office building at Berth 12 | | 2015-16 | 255 | 32MT | Replacement of old forklift |
| 2 Nos Forklift | | 2016-17 | 322 | 32MT | Replacement of old forklift |
| Purchase of HMC | | 2017-18 | 3400 | 124MT | Replacement of old HMC |

(ix) The TMILL has sought revision in SOR only for following tariff items in the Scale of Rates approved by this Authority vide Order no. TAMP/44/2012 dated 20 May 2014 and has proposed to maintain status quo in other tariff items.

(Rate /MT in ₹)

| Sr. No. | Particulars | Current Rate | Proposed Rate | % Increase in Rate |
|---------|---|--------------|---------------|---|
| 1. | Wharfage Charges for Project cargo and machinery & spares (Immobile units) of various shapes and sizes. | 116.01 | 290.00 | 150% |
| 2. | On Board Charges for Project cargo and machinery & spares (Immobile units) of various shapes and sizes. | 66.27 | 80.00 | 20.72% |
| 3. | Equipment Assistance Charges for forklifts of capacity above 20 MT (₹ per shift) | N/A | 25000.00 | Newly introduced item |
| 4. | Lease Rentals for short term allotment of Bare Land (Rs per SQM per month) | 48.05 | Not Proposed | subject not in existence |
| 5. | On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) All dry bulk cargo | N/A | 6.50 | Items introduced on per M/T basis to serve parties undisputedly |
| 6. | On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes | N/A | 13.00 | |

(x) Based on the proposed revision sought by the TMILL, the estimated net surplus / deficit at the existing level of tariff is as below: -

(₹ in lakhs)

| Sl. No. | Particulars | Actuals | | | Estimates at existing level of tariff | | | Estimates at proposed level of tariff | | |
|---------|---|---------|---------|---------|---------------------------------------|---------|---------|---------------------------------------|---------|---------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |
| (i) | Traffic (in MTs) | 710789 | 869461 | 1271402 | 1055000 | 1065000 | 1150000 | 1055000 | 1065000 | 1150000 |
| (ii) | Operating income | 2487 | 2957 | 4219 | 5123 | 5067 | 5411 | 5215 | 5159 | 5502 |
| (iii) | Net surplus/ (deficit) after allowable ROCE | (595) | (549) | (219) | 404 | (316) | (186) | 488 | (232) | (102) |
| (iv) | Net deficit as a percentage of operating income | -24% | -19% | -5% | 8% | -6% | -3% | 9% | -4% | -2% |

5. At our request vide our letter dated 20 January 2016, the TMILL vide its letter dated 28 January 2016 has submitted audited segregated accounts for the period of 2013-14 and 2014-15. Subsequently, the TMILL vide its letter dated 28 June 2016 has furnished the draft segregated accounts for the year 2015-16. The TMILL has, however, stated that the figures might change post audit.

6.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal dated 7 January 2016 was circulated to the licensor port i.e. KOPT and to the concerned users/ user organisations vide our letter dated 20 January 2016 seeking their comments. Except KOPT, none of the users have furnished their comments, even after reminder, till the case was finalized. The KOPT vide its letter dated 9 March 2016 has furnished its comments. We have vide our letter dated 14 March 2016 forwarded comments of KOPT to TMILL. Subsequently, TMILL vide its letter dated 20 April 2016 has furnished its reply on KOPT comments.

6.2. A copy of the comments furnished by TMILL vide its letter dated 20 April 2016 on the comments furnished by KOPT vide its letter dated 9 March 2016, was forwarded to KOPT vide our letter dated 10 June 2016. The KOPT was requested to furnish its comments on the pointwise submissions made by TMILL. The KOPT was also reminded vide our letter dated 04 July 2016. The KOPT has not responded till the case was finalised.

7.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the TMILL was requested to furnish additional information/ clarifications vide our letter dated 20 April 2016. The TMILL has responded vide its letter dated 26 May 2016. The information / clarification sought by us and the response of TMILL thereon are tabulated below:

| Sl. No. | Information/ clarification sought by us | Reply of TMILL |
|---------|---|---|
| (A) | <u>General:</u> | |
| (i) | <p>The Form 3A furnished by TMILL reflects an average deficit of 0.6% for the period of 3 years viz. 2016-17 to 2018-19 at the existing level of tariff. In this regard, the TMILL has sought an increase of 150% in the wharfage charges of project cargo and machinery & spares (immobile units) of various shapes and sizes (Section 4, Sl. No.5) and about 21% increase in the on board charges of Project cargo and machinery & spares (immobile units) (section 5, Sl. No. 3) Further, new tariff has been proposed at ₹ 25000/- per shift for Equipment assistance charges for Forklift of above 20MT (section 10, Sl. No. 10(a)) and for on-board Equipment operation for all dry bulk cargo at ₹ 6.50 per MT and for HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes at ₹ 13.00 per MT. Status quo has been maintained in respect of other tariff items.</p> <p>In this connection, the TMILL to furnish an analysis and necessary workings to correlate the increase sought in the above said tariff items in the proposed draft Scale of Rates, with reference to the deficit cost position reflected in the cost statement furnished by TMILL.</p> | <p>TMILL has proposed the new scale of rates considering the surplus/ deficit position and also by considering the competitive position at Haldia Dock Complex.</p> <p>The hike of 150% in the Wharfage charges of project cargo and machinery & spares (immobile units) of various shapes and sizes (Section 4, Sl. No.5) and about 21% increase in the on board charges of Project cargo and machinery & spares (immobile units) (section 5, Sl. No. 3) has been sought by TMILL considering that the productivity levels of these cargoes are much lower than other dry bulk cargo. These cargoes also require sophisticated handling with necessary gears, tools and tackles. The competitive rate at Haldia for these cargo has been also considered for seeking a hike.</p> <p>In section 10, Sl. No. 10(a), TMILL has requested to include rate for forklifts of capacity above 20 MT on per shift basis. TMILL handles various Steel cargo at B#12 wherein the unit weight is often higher than 20 MT and hence Forklift with capacity of 25 MT and 32 MT need to be deployed for safe handling. As the cost of these equipment are higher and also the consumption pattern, TMILL has proposed a higher rate for this category.</p> <p>In section 10, Sl.No.10 (b), TMILL has proposed to include per MT rate for providing On-Board equipment. The reason for the same is that many of the customer wants per MT rate and does not want to get into details of actual equipment usage. Per MT rate helps them to derive total handling cost of their cargo at Port.</p> <p>[TMILL has not pointedly correlated the deficit and increase sought in some tariff items to establish revenue neutral position.]</p> |
| (ii) | TMILL has stated in Form-1 that its pricing strategy is cost based. TMILL to bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity on the unit price. | <p>Different rates for the usage of harbour mobile crane has been considered based on productivity of various cargoes and included in the rates and conditionality under Sec.10.</p> <p>Also, cost of double stacking of iron ore to the user has been avoided under Sec.10/Sec.7.</p> <p>Optional rate on Rs per MT basis has been proposed for usage of equipment on-board and usage of harbor mobile crane to provide simplicity to the users commercially and the same has been derived by considering the different productivity levels.</p> |

| | | |
|------------|---|---|
| (iii) | <p>In respect of Sl. No.4 of Form-1, TMILL has furnished only a comparative position of existing Scale of rates and proposed scale of rates. However, the TMILL has not furnished justification/ reasons to the changes incorporated in the proposed draft Scale of Rates. The TMILL to furnish justification/ reasons with reference to each of the changes proposed in the rates and the conditionalities.</p> | <p>TMILL has sought increase only in case of Project cargo/machinery and spares. The reason for the same has been already explained in A (i)</p> |
| (iv) | <p>The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The TMILL at Sl. No. 6 of its Form – 1 has maintained the target of ship-day output of 4400 MT as was indicated in the previous proposal of general revision filed in 2011. The reason for not anticipating any improvement in the benchmark level of productivity to be explained.</p> | <p>The draft position at Haldia has not improved much hence parcel size of vessels calling at Haldia remains similar. The cargo mix and method of handling (equipment, tools, tackles, gears etc.) also is similar. Hence TMILL has not considered higher productivity levels.</p> |
| (B) | <u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u> | |
| (i) | <p>With regard to the past period analysis, the TMILL to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a) The sum total of operating expenses, depreciation, Overheads and Finance & miscellaneous expenditure considered by the TMILL in its Cost statement for the years 2013-14 and 2014-15 do not match with the total Expenditure as reflected in the Segregated Accounts of TMILL for the corresponding years. The TMILL to furnish a Reconciliation statement to reconcile the difference, giving reasons for the difference.</p> <p>(b) The gross block of assets of the beginning of the year 2015-16 as considered by TMILL in Form 4A does not match with the closing gross block of assets as reflected in the segregated Accounts for the year 2014-15. Similarly, the net block of assets also do not match. This appears to be on account of the Fixed Assets Schedule forming part of</p> | <p>A reconciliation statement is furnished, wherein the figures will match with segregated accounts provided by TMILL.</p> <p><i>[The Reconciliation statement is furnished only with reference to the Fixed Assets. Reconciliation statement to reconcile the difference between the operating expenses shown in the Segregated Accounts and that shown in the Cost Statement has not been furnished by TMILL]</i></p> |

| | the Segregated Accounts reflecting the fixed assets for the Haldia Division as a whole and not for Berth no. 12 alone. In view of this position, the TMILL to furnish the Fixed Assets Schedule for the Berth no. 12 for the years 2013-14 to 2015-16. Any difference in the gross block and net block of assets in the Fixed Assets Schedule (to be furnished by TMILL) and Form 4A to be reconciled explaining the reasons for difference. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|--|-------|------------|----------|----------|------|----------|-----------------------|--------|--------------|----------|-------------------------------|--------|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|
| (ii) | Since the financial year 2015-16 is already over, TMILL to furnish the Segregated Accounts for the year 2015-16. The estimates for the year 2016-17 to 2018-19 to be updated with the actuals for the year 2015-16, if required. | The Segregated Accounts for 2015-16 is under process as the books of accounts for FY'16 has been finalized now. We can provide the same once it is audited and finalized. (Subsequently, the TMILL vide its letter dated 28 June 2016 has furnished the draft segregated accounts for the year 2015-16. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (C) | <u>Financial/ Cost Statement:</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (1) | <u>Capacity:</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (i) The TMILL to furnish workings to arrive at the assessed capacity of the berth no.12 at 11.24 lakh MT per annum for the years 2013-14 to 2018-19. | The ship day output of 4400 has been calculated based on actual productivity achieved during past years. However the same has been estimated based on the actual cargo mix handled at the berth. Capacity has been estimated considering the past performance and other scenarios like draft restriction, limitation of number of vessels entering/sailing in the port due to lock gate constraint etc. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (ii) TMILL has indicated that, it targets to achieve a ship day output of 4400 MT. TMILL to intimate, how the said productivity has been factored into determination of the assessed capacity. | [TMILL has not furnished working in support of the assessed capacity of 11.24 lakh MT] | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (2) | <u>Traffic:</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | With reference to estimation of traffic, TMILL to clarify the following:- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (a) | The TMILL to furnish cargo wise actual traffic handled by it during the period from 01 April 2015 to 31 March 2016. | TMILL handled 13,48,095 MT from April 2015 to March 2016 with following break-up: <table border="1"> <thead> <tr> <th>CARGO</th> <th>FY 16 (MT)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Iron Ore</td> <td>4,58,371</td> </tr> <tr> <td>Flux</td> <td>2,55,460</td> </tr> <tr> <td>Project / Other Cargo</td> <td>15,551</td> </tr> <tr> <td>Steel Import</td> <td>4,83,587</td> </tr> <tr> <td>Steel Exports & Coastal - TSL</td> <td>28,905</td> </tr> <tr> <td>Fertilizer</td> <td>88,326</td> </tr> <tr> <td>Others</td> <td>17,895</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>13,48,095</td> </tr> </tbody> </table> | CARGO | FY 16 (MT) | Iron Ore | 4,58,371 | Flux | 2,55,460 | Project / Other Cargo | 15,551 | Steel Import | 4,83,587 | Steel Exports & Coastal - TSL | 28,905 | Fertilizer | 88,326 | Others | 17,895 | Total | 13,48,095 |
| CARGO | FY 16 (MT) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Iron Ore | 4,58,371 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Flux | 2,55,460 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Project / Other Cargo | 15,551 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Steel Import | 4,83,587 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Steel Exports & Coastal - TSL | 28,905 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fertilizer | 88,326 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Others | 17,895 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | 13,48,095 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (b) | (i) The reason for a significant reduction of 51% in the traffic of Iron Ore during the year 2014-15 as compared to the actual for the | TMILL handled export of Iron Ore for various 3 rd parties in 2013-14. However, due to implementation of export duty by the Government of India and poor international market, export of Iron Ore declined gradually and became NIL after April, 2014. TMILL | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|-----|--|--|
| | year 2013-14. | handled only 43K of export Iron Ore in 2014-15 compared to 269K in 2013-14. However, due to mining issues in India, Tata Steel was forced to import Iron Ore in 2014-15 and 2015-16. Hence TMILL handled 88K of Import Iron ore in 2014-15 and 458K in 2015-16 on account of Tata Steel. The mining issues of Tata Steel are resolved now and hence they have stopped importing Iron Ore. Tata Steel has indicated that they will have no import of Iron Ore during coming years. TMILL do not have any forecast for handling export of Iron Ore in recent future considering the global economy and market trend. Hence TMILL have not considered any volume against Iron Ore for the future years. |
| (c) | The projected traffic of Limestone for the year 2015-16 is expected to be 2.66 lakh tonnes, while the traffic for the year 2016-17 and 2017-18 is estimated at 6.50 lakh tonnes and 7.0 lakh tonnes for 2018-19. The basis for considering the estimates for the years 2016-17 to 2018-19. | <p>TMILL handled 2.55 lakh tonnes of Flux (Limestone, Pyroxinite and Dolomite) in 2015-16. TMILL also handled 4.58 Lakhs MT of Iron Ore in 2015-16 at B#12. TMILL was not having a railway siding at B#12 which prohibited it from handling rail bound dry bulk cargoes like Flux and Iron Ore. TMILL commissioned a new railway line at LL-6, B#12 in January, 2015 after which throughput of dry bulk cargoes increased.</p> <p>As explained earlier (i & ii), TMILL has no plan to handle Iron Ore for the years 2016-17 to 2018-19. Hence, there is capacity available at B#12 to handle higher volume of Flux. Tata Steel has plan of importing Limestone at Haldia on a sustained basis and we will be able to handle a major share of the same through B#12 wherein the other portion will be handled from other port berth at Haldia.</p> <p>Based on the above assumptions, TMILL projected a higher volume of Limestone (Flux) to be handled at B#12 for the years 2016-17 to 2018-19.</p> |
| (d) | (i) The reason for significant reduction in the traffic for Steel Shipment a/c Tata Steel during the years 2014-15 and projected traffic of 2015-16. | <p>Steel export of Tata Steel dropped significantly in 2014-15 due to poor market condition and lower export prices. The same trend continued in 2015-16. However, coastal movement of Steel cargo was handled in 2015-16. The actual volume handled on account of Tata Steel in 2015-16 is as below:</p> <p>a) Export Steel: 12874 MT b) Coastal Steel: 16031 MT</p> |
| | (ii) Considering the estimated traffic at 19667 tonnes during the year 2015-16, basis for considering a uniform traffic of 1 lac tonnes each during the years 2016-17 to 2018-19. The reason for not estimating any growth in traffic during this period. | Volumes for export of Steel and Coastal movement on account of Tata Steel will depend entirely on the market condition. However, coastal movement of Steel may happen for 50K. Considering the commissioning of Kalinganagar Steel plant, export of Steel on account of Tata Steel is likely to go up. Due to these reasons we have estimated a higher volume for the years 2016-17 to 2018-19. There is no clarity of volumes going up and hence we have maintained the same volume. |
| | (iii) Similarly, with reference to traffic on steel (account of SAIL and others) the reason for not estimating any traffic for the period of 2016-17 to 2018-19 as compared to the actuals of 4843 tonnes during 2013-14. | There is no forecast of steel cargo on account of SAIL and others to be handled in future years and hence the same has not been considered. |
| (e) | (i) The substantial reduction of about 71% in the actual traffic of Raw Sugar in 2014-15 over 2013-14. | TMILL handled Sugar on account of Renuka Sugar who has a factory at Haldia. Due to higher cost of production vis-à-vis domestic cost of sugar, the plant is under shutdown. They have no plan to import sugar in future. Hence, the same has not been |

| | | |
|-----|--|--|
| | (ii) The reason for not projecting any traffic for years 2015-16 to 2018-19 to be justified. | considered in our traffic projection. |
| (f) | The reason for not estimating any increase in traffic of steel / logs discharge – delivery from jetty during the years 2016-17 and 2017-18 over period 2015-16. | Steel Import in India went up substantially in 2014-15 and 2015-16 due to cheap import of steel coming from China, Japan, Korea etc. This has affected the domestic steel industries of India badly. To create a level playing field, Government of India has taken several measures to curb import of Steel in India. Safeguard duty was imposed at a higher rate on import of steel. Moreover, Minimum Import Price (MIP) has been implemented w.e.f. Feb., 2016 wherein the import of steel will be affected to a great extent. TMILL have contacted various customers who are importing steel and handling through B#12 and they have opined that the volume of their import will go down. Considering the above facts, TMILL have forecasted a lower volume of import steel to be handled at B#12. |
| (g) | In case of steel / logs discharge – delivery from plot, there is substantial increase in traffic in 2014-15 over 2013-14. As against the projected traffic of 2015-16 at 3.06 lakh tonnes, the traffic estimations for year 2016-17 to 2018-19 are considered at a uniform level of 1.5 lakhs tonnes p.a. The reason for considering a low estimate of traffic and not estimating any growth for the given period to be justified. | |
| (h) | The traffic of fertilizers (delivery from warf) is projected at 0.84 lakh tonnes in 2015-16. However, the traffic estimated for years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 at 0.30 lakh tonnes, 0.40 lakh tonnes and 0.50 lakh tonnes respectively. The reason for estimating lower traffic during 2016-17 to 2018-19 over 2015-16. | The projection has been made based on market information and estimation. |
| (i) | The reason for the reduction in traffic for project cargo (equipment for shore handling not provided by TMILL) from 0.59 lakh tonnes in 2013-14 to 0.17 lakh tonnes in 2014-15. Also the reason for estimating a constant traffic of 0.25 lakh tonnes for each of the years 2016-17 to 2018-19. | TMILL have handled 15K of Project cargo in 2015-16. Based on the present volume and estimate the projection for future year has been done. |
| (j) | (i) The TMILL has projected traffic to the tune of 17895 tonnes in 2015-16 under the head of other cargo not specified. However, traffic for this cargo type is not estimated for year 2016-17 to 2018-19. (ii) The TMILL to also furnish the details of types of cargo covered under the head of 'other cargo not specified'. | It is difficult to estimate cargo in this category as these are happening on spot basis. Hence TMILL have not projected any volume. TMILL handled 17895 MT of Pig Iron in 2015-16. |

| (3) | Operating Income: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|----------|-----------------------|----------------------|---------|-------------------|----------------------|--|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|------|------|------|-----|-------|-------|-------|--|------|------|------|----|-------|-------|-------|--|--|--|-------|-------|-------|-------|--|
| (i) | <p>The TMILL has proposed introduction of some new tariff items viz. Equipment Assistance Charges (viz. with Forklift etc) and On-board Equipment operation for all dry bulk cargo and for HRC/ CRC, Plates, Sheets, WRC, Tubes/Pipes. The year-wise additional revenue implication arising from these new tariff items to be quantified item wise and furnished for all the years under consideration with workings. In the absence of estimate of additional revenue implication arising from these new tariff items, the Authority may not be in a position to approve the new tariff items.</p> | <p>Estimated additional revenue arising out of the "Equipment Assistance Charge" on per MT basis is furnished as given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Activity</th> <th colspan="3">Quantity (in lakh MT)</th> <th rowspan="2">Rate (₹. / MT)</th> <th colspan="3">Amount (₹. in lakhs)</th> </tr> <tr> <th>2016-17</th> <th>2017-18</th> <th>2018-19</th> <th>2016-17</th> <th>2017-18</th> <th>2018-19</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) All dry Bulk Cargo)</td> <td>6.50</td> <td>6.50</td> <td>7.00</td> <td>6.5</td> <td>42.25</td> <td>42.25</td> <td>45.50</td> </tr> <tr> <td>On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes</td> <td>2.50</td> <td>2.50</td> <td>2.75</td> <td>13</td> <td>32.50</td> <td>32.50</td> <td>35.75</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Total</td> <td>74.75</td> <td>74.75</td> <td>81.25</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | Activity | Quantity (in lakh MT) | | | Rate (₹. / MT) | Amount (₹. in lakhs) | | | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) All dry Bulk Cargo) | 6.50 | 6.50 | 7.00 | 6.5 | 42.25 | 42.25 | 45.50 | On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes | 2.50 | 2.50 | 2.75 | 13 | 32.50 | 32.50 | 35.75 | | | | Total | 74.75 | 74.75 | 81.25 | |
| Activity | Quantity (in lakh MT) | | | Rate (₹. / MT) | Amount (₹. in lakhs) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) All dry Bulk Cargo) | 6.50 | 6.50 | 7.00 | 6.5 | 42.25 | 42.25 | 45.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes | 2.50 | 2.50 | 2.75 | 13 | 32.50 | 32.50 | 35.75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Total | 74.75 | 74.75 | 81.25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) | In the income calculation at the existing scale of rates, the TMILL has considered On-board equipment assistance Charges for various cargo types viz. Limestone, Steel / logs, Project Cargo, assuming number of shifts per hatch, multiplied by no. of hatches and divided by parcel size. The basis and supporting documents justifying the assumptions of the above assumptions for each type of cargo, wherever these charges are considered, to be furnished. | Parcel size and requirement of number of shifts for on-board equipment like Loader, Forklifts etc. has been estimated based on the past trend. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (4) | Operating Cost: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) | Operating and Direct Labour: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | With reference to the operating and direct labour, TMILL to clarify/furnish the following: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (a) | Documentary evidence in support of the stevedoring expenditure of ₹668 lakhs estimated for the year 2015-16. | TMILL have provided the "Memorandum of Settlement" for all labour related cost along with original proposal submitted vide letter no. TMILL/225/15-16 dated 07.01.2016. The necessary calculation for ₹ 668 lakhs is furnished. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (b) | Documentary evidence in support of labour cost to the tune of ₹ 36527/- per month per labour considered in case of 11 numbers of labour and ₹19927/- per month per labour considered in case of 23 numbers of labour under the head of "Operators for Loaders and Forklifts", for the year 2015-16. | TMILL have provided the "Memorandum of Settlement" for all labour related cost along with original proposal submitted vide letter no. TMILL/225/15-16 dated 07.01.2016. [TMILL have provided the calculation reflecting the labour cost of ₹ 36639/- per month per labour and ₹ 19840/- per month per labour) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| (c) | Documentary evidence in support of labour cost of each trailer driver at ₹ 25944/- per month for the year 2015-16 and labour cost of each trailer helper at ₹ 22728/- per month for the year 2015-16. | TMILL have provided the "Memorandum of Settlement" for all labour related cost along with original proposal submitted vide letter no. TMILL/225/15-16 dated 07.01.2016. <i>[TMILL have provided the calculation reflecting the labour cost of ₹ 25962/- per month per labour and 22725.24/- per month per labour]</i> | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|--|-------------------|---------------------|---------|----------|-----------|-----------|----------------------|-----------|--|--|
| (d) | The TMILL has furnished to us copies of the Memorandum of Settlement arrived between the management of various companies with the Labour Union. It is not clear how the said Memorandum of Settlement is relevant for the general revision of tariff at TMILL for Berth no. 12. The TMILL to clarify the position. | TMILL have provided the "Memorandum of Settlement" for all labour related cost alongwith original proposal submitted vide letter no. TMILL/225/15-16 dated 07.01.2016. All the labour related cost at B#12, as mentioned above, is derived based on these settlement which is done in presence of Assistant Labour Commissioner. Hence these documents are provided as supporting to the cost given by TMILL. | | | | | | | | | | |
| (ii) | Maintenance labour & Security cost: | | | | | | | | | | | |
| | The TMILL to furnish documentary evidence in support of maintenance labour cost to the tune of ₹ 27195/- per month per labour and considered in case of 12 numbers of labour and ₹17830/- per month per labour and considered in case of 23 numbers of labour, for the year 2015-16. | TMILL have provided the "Memorandum of Settlement" for all labour related cost along with original proposal submitted vide letter no. TMILL/225/15-16 dated 07.01.2016. <i>[TMILL have provided the calculation only with respect to ₹17893 per month per labour and has not furnished the workings for ₹ 27195/- per month per labour]</i> | | | | | | | | | | |
| (iii) | Equipment running cost: | | | | | | | | | | | |
| (a) | <u>Oil and Lubricant cost:</u> | | | | | | | | | | | |
| | (i) While calculating Oil & Lubricants cost for bulk handling equipment (Loaders) for the year 2015-16, the TMILL is seen to have considered projected traffic of Iron ore and Limetone and a rate of ₹ 12.61 per tonne. The TMILL to explain the basis for considering consumption of Oil & Lubricants in respect of only Iron ore and Limestone and also to furnish documentary evidence in support of ₹12.61 per tonne. | Loaders are used for only bulk cargo i.e. Limestone and Iron ore for TMILL in 2015-16. ₹12.61 per tonne has been taken based on the actual per tonne cost incurred on account of oil and lubricant for loaders at the time of furnishing the proposal. The calculation is as below: Total cost=₹.9009390/- Total Tonnage=713832 MT Rate per MT= ₹ 12.62 | | | | | | | | | | |
| | (ii) The actual Oil and Lubricant cost incurred in respect of Trailers, Forklifts and Harbour Mobile Crane to be furnished separately for the year 2015-16. | The actual cost incurred in respect of Trailers, Forklifts and Harbour Mobile Crane for 2015-16 is given as below: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type of equipment</th> <th>Expenditure (in ₹)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trailer</td> <td>807075/-</td> </tr> <tr> <td>Forklifts</td> <td>1991160/-</td> </tr> <tr> <td>Harbour Mobile Crane</td> <td>5370096/-</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | Type of equipment | Expenditure (in ₹) | Trailer | 807075/- | Forklifts | 1991160/- | Harbour Mobile Crane | 5370096/- | | |
| Type of equipment | Expenditure (in ₹) | | | | | | | | | | | |
| Trailer | 807075/- | | | | | | | | | | | |
| Forklifts | 1991160/- | | | | | | | | | | | |
| Harbour Mobile Crane | 5370096/- | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|------|--|--|
| (b) | Repairs and Maintenance | |
| | (i) The actual repairs and maintenance cost incurred during the year 2015-16 to be furnished. | The actual repairs and maintenance cost for 2015-16 is ₹2,13,57,143/- |
| | (ii) The TMILL to also confirm that onetime expenses have not been factored in the cost estimates. | Cost estimates are made based on the trend of actual expenses. |
| (c) | Equipment registration cost: | |
| | The TMILL to furnish documentary evidence in support of ₹16 lakhs considered towards Equipment registration cost during the year 2015-16. | The actual equipment registration cost for 2015-16 furnished. <i>[The TMILL has furnished vehicle wise breakup for Road Tax during the year 2015-16 aggregating to ₹ 11,42,234.19 whereas we have asked the breakup for ₹ 16 lakh]</i> |
| (iv) | Royalty: | |
| (a) | As per the provisions of the Licence Agreement entered by TMILL with KOPT, the TMILL is required to pay revenue share on its traffic based on the cargo related charges leviable at KOPT. From the workings furnished by the TMILL with reference to the calculation of revenue share for the years 2016-17 to 2017-18, it is seen that the TMILL has considered the rates prescribed in its Scale of Rates, to determine the revenue share payment for each of the cargo. Further, for the year 2015-16, the rates considered in the revenue share calculation is neither as per the Scale of Rates of KOPT nor as per the Scale of Rates of TMILL. The TMILL, therefore, to rework the revenue share amount for each of the years 2015-16 to 2018-19, based on the cargo related charges leviable at KOPT. | Royalty payment is made on the revenue earned against above activities. The same has also been certified by independent auditor and submitted to HDC, KOPT on regular basis. For 2015-16 the royalty has been calculated based on the operating income which is subject to audit by independent auditor. The audit will commence shortly. |
| (b) | TMILL is seen to have considered the amount paid/ payable by it to KOPT towards Revenue share as admissible cost for all the years 2015-16 to 2018-19 to the tune of 8.19%. In this regard, it may be noted that in line with the stipulation contained in Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of 2005, pass through of revenue share was allowed in the last tariff fixation of TMILL to the extent of 8.126% of the cargo related charges as per then prevailing | TMILL have considered royalty cost as per rate of second highest bidder as TMILL have done in their earlier application also. |

| | | |
|-----|--|--|
| | Scale of Rates of KOPT. The TMILL to consider to rework the revenue share calculation in this context. | |
| (c) | The existing Scale of Rates of KOPT does not prescribe On-board supervision charges. In this context, the reason for calculating revenue share by including On-board supervision charges incase of Iron ore, Limestone, Steel Shipment (TATA Steel), Steel/ Logs discharge from jetty and plot each and Project cargo (Equipment for shore handling not provided by TMILL) to be explained. | KOPT has also claimed royalty on On-Board supervision charges from TMILL and TMILL have disputed the same based on relevant clause/s of the License agreement. However the matter has been referred to an Arbitration Tribunal. Hearing from both TMILL and KOPT is over and the award by the arbitration tribunal is awaited. |
| (d) | Further, the TMILL has made a mention that it is disputing this payment with KOPT. In this connection, it may be recalled that during the last review of tariff of TMILL, the TMILL has reported that the matter has gone for arbitral resolution. In this connection, a brief note on the outcome of the arbitration, if any, may be furnished. The treatment meted out in the cost statement with regard to the said outcome also to be indicated. | |
| (e) | It is not clear: | |
| | (i) How the rate of ₹. 74.03 per MT towards loading onto dumper at the time of shipment has been considered in the revenue share calculation pertaining to Iron ore. The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon by it to arrive at the said rate. | TMILL have not projected any Iron Ore to be handled due to reason mentioned earlier. Hence, no revenue and revenue share has been considered against Iron Ore. |
| | (ii) How the various rates towards Loading onto trailer at the time of shipment, placement and removal of dunnage, clearing and forwarding charges and on-board equipment assistance respectively, has been considered in the revenue share calculation pertaining to Steel shipment – TATA steel. The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon it to | TMILL has not furnished any comments. |

| | | |
|-----|--|--|
| | <p>arrive at the said rate.</p> <p>(iii) How the rate of ₹. 82.86 per MT, ₹. 82.86 per MT and ₹.57.97 per MT towards Loading at siding, unloading at siding and transportation respectively, has been considered in the revenue share calculation pertaining to Steel shipment – TATA steel – rail bound cargo. The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon it to arrive at the said rate.</p> <p>(iv) How the rate of ₹. 4/- per MT for the year 2015-16 and ₹.8.19 per MT for the year 2016-17 to 2018-19 towards equipment assistance has been considered in the revenue share calculation pertaining to Limestone. The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon by it to arrive at the said rate.</p> | <p>TMILL has not furnished any comments</p> <p>TMILL have not considered ₹.4 per MT for the year 2015-16 towards equipment assistance charges. Royalty for 2015-16 has been derived based on the total projected operating income. TMILL have considered ₹. 8.19 per MT for the year 2016-17 to 2018-19 based on our proposed per MT rate for Equipment Assistance charge.</p> |
| | <p>(v) How the rate of ₹. 82.86 per MT towards on shore labour charges has been considered in the revenue share calculation pertaining to Project cargo (Equipment for shore handling not provided by TMILL) The TMILL to furnish the reference to the KOPT Scale of Rates relied upon it to arrive at the said rate.</p> | Royalty payment is made on the revenue earned against above activities. The same has also been certified by independent auditor and submitted to HDC, KOPT on regular basis. |
| (v) | Equipment Hire Charges: | |
| | <p>(a) With reference to the equipment hire charges the TMILL to furnish workings to arrive at the total hire charges of ₹.7.13 Lakhs considered for the year 2015-16.</p> <p>(b) If the hire charges has been estimated based on some contract, suitable copies of the relevant contract agreement in support of the rate of hire charge considered in the workings, to be furnished.</p> | <p>The actual expenditure incurred against equipment hire charges for 2015-16 is ₹ 596500/. The relevant contract copy is furnished.</p> <p><i>(The copy of the Contract dated 06.11.2015 with a Vendor, reflects an amount of ₹ 39 lakhs (i.e. 300 shifts @ ₹ 13000/- per shift) towards Equipment hire excavator/ big loader, ₹ 18 lakhs (i.e. ₹ 30 per MT for 60000 MT) towards Equipment support for I/O rake loading and ₹ 14 lakhs (₹ 7 lakhs for 2 nos) towards hire of big loaders. The said document furnished by TMILL neither reflects the working towards hire charges ₹ 7.13 lakhs nor the amount of ₹ 5.965 lakhs]</i></p> |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---|---|--|--------------|----------------|----------------|--------------------|--------------|-------|--------------|--|
| (vi) | Insurance: | <p>(a) The TMILL has projected Insurance cost of ₹ 37.70 lakhs in year 2015-16 as against actual of ₹ 16 lakhs incurred during 2014-15, indicating increase in cost by 135%. The reason for the steep increase in insurance cost to be justified. The actual insurance cost for the year 2015-16 to be indicated.</p> <p>(b) The insurance cost considered for 2016-17 is ₹ 40.92 lakhs and for 2017-18 and 2018-19 is considered at ₹ 74.92 lakhs (83% increase over 2016-17) The reason for estimating a substantial increase in insurance cost to be justified.</p> | <p>The actual insurance cost for 2015-16 is ₹ 26.83 Lakhs. The hike compared to 2014-15 is due to addition of new loaders.</p> <p>The insurance cost for 2016-17, 17-18 and 18-19 has been linked with the new investment proposal as per Form 4A.</p> | | | | | | | | |
| (vii) | Other expenses: | | | | | | | | | | |
| (a) | <u>LSD/ Unlashing:</u> The rate of ₹ 92/- per MT considered in case of Steel Shipment (TATA Steel) and ₹ 16 per MT considered in respect of Steel/ Logs discharge, project cargo for the year 2015-16, to be supported by a documentary evidence in this regard. | <p>Contract copy is furnished by TMILL.</p> <p>Rate of ₹ 92/- MT has been derived as given below:</p> <table border="1"> <tr> <td>Rate for supply of Lashing Material</td> <td>Rs.72 per MT</td> </tr> <tr> <td>Add VAT @ 5% =</td> <td>Rs.3.60 per MT</td> </tr> <tr> <td>Supply of labour =</td> <td>Rs.16 per MT</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>Rs.92 per MT</td> </tr> </table> <p><i>[The Work Order dated 03.05.16 furnished by the TMILL reflects the rate of ₹ 16/- per MT towards unlapping/ lashing of steel/ project cargo. With regard to the rate of ₹ 92/- per MT towards Steel Shipment (TATA Steel), as per the workings given above, the Work Order furnished by the TMILL reflects the rate of ₹ 72/- per MT towards Rate for supply of Lashing Material. However, no document is made available for ₹ 16/- per MT towards supply of labour as considered in the workings given above.]</i></p> | Rate for supply of Lashing Material | Rs.72 per MT | Add VAT @ 5% = | Rs.3.60 per MT | Supply of labour = | Rs.16 per MT | Total | Rs.92 per MT | |
| Rate for supply of Lashing Material | Rs.72 per MT | | | | | | | | | | |
| Add VAT @ 5% = | Rs.3.60 per MT | | | | | | | | | | |
| Supply of labour = | Rs.16 per MT | | | | | | | | | | |
| Total | Rs.92 per MT | | | | | | | | | | |
| (b) | <u>Sticker/ Tag writing/ Colour coding services:-</u> The rate of ₹ 23258 per person per month, considered to estimate this expenditure to be validated with documentary evidence. | <p>This is based on the Memorandum of Settlement as explained earlier. The detail calculation is furnished by TMILL.</p> <p><i>[TMILL have provided the calculation of ₹ 23259 per month per labour]</i></p> | | | | | | | | | |
| (c) | <u>Intraport Transportation:</u> The rate of ₹ 57/- per MT for Intraport Transportation of limestone and iron ore, and the rate of ₹ 70 per MT for Steel Shipment (TATA Steel) for the year 2015-16, to be supported with documentary evidence. | <p>The rates for Intraport Transportation of limestone and iron ore is furnished.</p> <p><i>(The Work Order dated 03.05.16 furnished by the TMILL reflects the rate of ₹ 57/- per MT towards transportation of bulk cargo.)</i></p> <p>Rate for Steel shipment is estimated based on the market rate wherein the final agreed rate with vendor is under discussion.</p> | | | | | | | | | |

| | | |
|--------|---|--|
| (d) | <p><u>Survey Expenses:</u></p> <p>The documentary evidence in support of ₹3.52 per MT in respect of Limestone, ₹16 per MT in respect of Steel Shipment (TATA Steel), ₹4.50 per MT in respect of Steel discharge, ₹6/- per MT in respect of Project Cargo and ₹3.55 per MT in respect of iron ore, considered towards survey expenses for the year 2015-16 to be furnished.</p> | <p>Contract copy is furnished by TMILL.</p> <p>[TMILL has furnished the documents for ₹ ₹4.50 per MT in respect of Steel discharge, ₹6/- per MT in respect of Project Cargo and ₹16 per MT in respect of Steel Shipment, but documents in support of ₹ 3.52 per MT in respect of Limestone and ₹ 3.55 per MT in respect of iron ore is not furnished]</p> |
| (e) | <p><u>Loading and Unloading Expenses:</u></p> <p>(i)The loading and unloading expenses for steel shipment a/c Tata Steel (Rail Bound Activity) at ₹199.00/MT to be validated with documentary proof.</p> <p>(ii)The reason for considering only 50% of the Cargo to incur this expenditure to be explained</p> | <p>Rate confirmation is furnished by TMILL.</p> <p>(The document dated 16 January 2014 furnished by TMILL reflects a rate of ₹ 199/- per MT plus service tax and statutory charges at actuals for unloading of steel cargo from rakes and transportation to B-12/ yard.)</p> <p>TMILL have considered 50% of the total Steel volume to be received by Rail wherein balance will come through road.</p> |
| (f) | <p><u>Miscellaneous Operational Expenses:</u></p> <p>The actual miscellaneous operational expenses incurred during the year 2015-16 to be furnished item wise.</p> | <p>The Segregated Accounts for 2015-16 is under process as the books of accounts for FY'16 has been finalized now. TMILL can provide the same once it is audited and finalized.</p> <p>Subsequently, the TMILL vide its letter dated 28 June 2016 has furnished the draft segregated accounts for the year 2015-16.</p> |
| (viii) | <p><u>Depreciation:</u></p> <p>TMILL has proposed additions to the gross block of fixed assets. In the absence of sufficient details regarding exact/ anticipated date of commissioning of additions to the fixed assets, we are not able to scrutinize the depreciation figures furnished by the TMILL. Therefore, TMILL to furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration. The rates of depreciation adopted may also be furnished giving reference to the Companies Act or provisions of concession agreement as the case may be.</p> | <p>Depreciation has been calculated as per company's act wherein considered full depreciation where capitalization will be done before 6 month from the start of the financial Year and consider half depreciation where, capitalization will be after 6 month TMILL.</p> |
| (ix) | <p><u>Management and Administration Overheads:</u></p> <p>The actual item wise Management & Administrative overheads incurred for the year 2015-16 may be furnished. Similarly, the actual items wise</p> | <p>The Segregated Accounts for 2015-16 is under process as the books of accounts for FY'16 has been finalized now. TMILL can provide the same once it is audited and finalized.</p> |
| | | <p>Subsequently, the TMILL vide its letter dated 28 June 2016 has</p> |

| | | |
|------|---|---|
| | general overheads incurred for the year 2015-16 to be furnished. | furnished the draft segregated accounts for the year 2015-16. |
| (5) | <u>Finance & Miscellaneous Income:</u> | |
| (i) | Terminal Value: The workings for arriving at the value of discounted terminal value for each of the years under consideration to be furnished. | Considering PLR rate of 14.75%, the terminal value has been considered. |
| (ii) | <u>Others:</u> (a) The nature of income considered under this head of income may be listed out. (b) The basis for estimating this head of income to be furnished with working. | Other Income includes Interest of FD. |
| (6) | <u>Finance & Miscellaneous Expenses:</u> | |
| | Please furnish detailed workings for the estimated contribution to provident fund for all the years under consideration. | The projection for FY'17 to FY'19 has been made considering projected actual of FY'16 with inflation as per TAMP's guidelines. |
| (7) | <u>Capital employed:</u> | |
| | <u>Fixed Assets:</u> (i) Since FY 2015-16 is already over, the TMILL to take into account the actual addition in capital assets during year 2015-16 in Form 4A. (ii) The TMILL also to furnish quotations / work order in support of proposed addition in Gross Block during 2016-17 to the tune of ₹322 lakhs for replacement of old forklift. (iii) The TMILL also to indicate the action taken by it for acquiring a Harbour Mobile Crane (HMC) for ₹3400 lakhs during 2017-18 in replacement of old HMC. (iv) TMILL to note that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard to be furnished. | <p>The Segregated Accounts for 2015-16 is under process as the books of accounts for FY'16 has been finalized now. TMILL can provide the same once it is audited and finalized.</p> <p>Subsequently, the TMILL vide its letter dated 28 June 2016 has furnished the draft segregated accounts for the year 2015-16.</p> <p>The Quotation obtained for purchase of Forklift is furnished.</p> <p>(The Quotation furnished by TMILL for forklift is dated 15 January 2013 for an amount of ₹. 1,67,24,786/-.)</p> <p>Discussion with various supplier is going on for purchase of new Harbour Mobile Crane.</p> |

| | | |
|------|---|--|
| (8) | <u>Working Capital:</u> | |
| (i) | TMILL has calculated Inventory at 6 months of the Repairs and maintenance cost. TMILL to confirm as to whether this approach is in line with the prescription made for determination of inventory in the tariff guidelines of 2005. | This has been done in accordance with the guideline as per Clause no. 2.9.9. |
| (ii) | The TMILL is not seen to have considered current liabilities for arriving at the figure of working capital. The same to be estimated. | No Current liability should be considered for deriving ROCE as Debtor considered as NIL. |
| (9) | <u>Scale of Rates:</u> | <p>The reason for proposing changes in the definition of term 'Month' and 'On-board Supervision', in the proposed Scale of Rates to be explained.</p> <p>It is suggested that 'Month' shall mean 30 or 31 consecutive calendar days to have better clarity primarily in connection with Plot Allotment related issues.</p> <p>Only one change against "On-Board Supervision" in 6, 6.1 g has been suggested to specify that the heaping activity at hook point is related to export bulk cargo only.</p> |

7.2. Further, the TMILL was requested vide our letter dated 15 June 2016 to furnish some information / clarification, arising out of the gap in the information furnished by TMILL vide its letter dated 26 May 2016, in response to our letter dated 20 April 2016. The TMILL has responded vide its letter dated 28 June 2016. The information/ clarification sought by us and the response of TMILL thereon are tabulated below:

| Sr. No. | Information/ Clarification arising out of the gap in the information furnished by TMILL, as sought by us | Reply of TMILL |
|---------|--|---|
| (i) | The Reconciliation statement to reconcile the difference in the operating expenses considered in the Segregated Accounts and that in the Cost Statement. | <p>TIMLL has already provided the necessary reconciliation of 2013-14 and 2014-15 vide letter dated 26th May, 2016.</p> <p><i>(As brought out earlier, the Reconciliation statement is furnished only with reference to the Fixed Assets. Reconciliation statement to reconcile the difference in the operating expenses in the Segregated Accounts and that in the Cost Statement has not been furnished by TMILL, even now.)</i></p> |
| (ii) | Working in support of the assessed capacity of 11.24 lakh MT. | <p>Assessed capacity of 11.24 Lakh MT has been derived based on the target ship day output of 4400MT.</p> <p>4400X365X70% = 1124200 MT</p> <p>Capacity has been estimated considering the past performance and other Scenarios like draft restriction, limitation of number of vessels entering/sailing in the port due to lock gate constraint etc.</p> <p>Few relevant details of the past Tariff orders issued by TAMP to TMILL is referred as given below:</p> <p>1) TAMP issued a tariff order dated 12th October, 2007 wherein KOPT has commented on the</p> |

| | | |
|-------|---|--|
| | | <p>capacity of B#12 at Page no. 4 and indicated 1.07 million MT as the rated capacity of B#12(copy of relevant page is attached)</p> <p>2) TAMP issued a tariff order dated 25th May, 2011. TAMP has commented at page 54(copy attached) that they have assessed capacity of B#12 based on the comment of KOPT as per last tariff order.</p> <p>3) TAMP issued the last (existing) tariff order on 9th June, 2014. TAMP has made similar comment on capacity at page no. 56(copy attached)</p> <p>Based on the above TMILL requests the Authority to consider the capacity of B#12 as 11.24 lakh MT.</p> |
| (iii) | Workings for ₹.27195/- per month considered in the case of Maintenance labour & Security cost: | <p>The working is attached.</p> <p>(The TMILL has furnished workings towards ₹ 27195/- per month considered in the case of Maintenance labour & Security cost.)</p> |
| (iv) | In the expenses relating to Vehicle Registration, the TMILL has furnished a list of vehicle wise breakup for Road Tax during the year 2015-16 aggregating to ₹.11,42,234.19 whereas, the breakup was sought for ₹. 16 lakh, as considered by TMILL in its Cost statement. | ₹ 11.42 Lacs is the actual expenditure and the Authority may consider the same appropriately. |
| (v) | The documents furnished by TMILL do not reflect the equipment hire charges of ₹. 7.13 Lakhs considered for the year 2015-16. | <p>Actual expenditure is ₹ 5.96 Lacs and relevant contract copy was provided vide our letter dated 26th May, 2016. This Authority may consider the same appropriately.</p> <p><i>(As brought out earlier, the copy of the Contract dated 06.11.2015 with a Vendor, reflects an amount of ₹ 39 lakhs (i.e. 300 shifts @ ₹ 13000/- per shift) towards Equipment hire excavator/ big loader, ₹ 18 lakhs (i.e. ₹ 30 per MT for 60000 MT) towards Equipment support for I/O rake loading and ₹ 14 lakhs (₹ 7 lakhs for 2 nos) towards hire of big loaders. The said document furnished by TMILL neither reflects the working towards hire charges ₹ 7.13 lakhs nor the amount of ₹ 5.965 lakhs. Even now, the TMILL has not furnished the requisite details.)</i></p> |
| (vi) | As per the workings given by the TMILL with regard to the rate of ₹. 92/- per MT towards unlapping/ lashing of Steel Shipment (TATA Steel), the Work Order furnished by the TMILL reflects the rate of ₹. 72/- per MT towards Rate for supply of Lashing Material. However, no document is made available for ₹. 16/- per MT towards supply of labour as considered in the workings given by TMILL. | TMILL has already provided the clarification and supporting vide our letter dated 26th May, 2016. TMILL are providing the supporting again and highlighting ₹.16/MT. |
| (vii) | The quotation furnished by TMILL towards the forklift is dated 15 January 2013. TMILL may furnish the latest Quotation/ Bill for procurement of Forklift. | <p>The latest quote received for purchase of Forklift is furnished.</p> <p>(The TMILL has furnished a Quotation dated 27 June 2015 reflecting the cost of Forklift at ₹1.40</p> |

| | | |
|--------|---|--|
| | | crores, cost of Coil Ram Attachment at ₹ 3.50 lakhs, excise duty @ 12.5%, VAT @ 14.5%.) |
| (viii) | No documentary evidence has been furnished in respect of Survey Expenses in support of ₹. 3.52 per MT in respect of Limestone, ₹. 3.55 per MT in respect of iron ore. | <p>TMILL provided the details as per letter dated 26th May, 2016 and provided the supporting details. ₹ 3.52 per MT is combination of ₹ 1.25, 1.37 and 0.90.(3.52=1.25+1.37+0.90) ₹ 3.55 per MT is combination of ₹ 2.65 and 0.90.(3.55=2.65+0.9)</p> <p><i>(Though the TMILL had earlier furnished the documentary evidence in support of ₹ 1.25 per MT and ₹ 1.37 per MT towards draft supervision and dispatch supervision, no such working was furnished then, to arrive at ₹ 3.52 per Mt and ₹ 3.55 per MT. Moreover, the Work Order dated 29.4.15 in support of ₹ 0.90 per MT considered in the above calculation towards trip tally and stock accounting, was not furnished earlier and has been furnished only now.)</i></p> |

8.1. The TMILL vide its letter dated 15 July 2016 has updated its proposal by taking into account the actuals for the year 2015-16. A comparative statement reflecting the various parameters considered by TMILL in its initial proposal dated 7 January 2016 and revised proposal dated 15 July 2016 is tabulated below:

(a) Change in the figures for the year 2015-16 based on the actuals.

| Sl. No. | particulars | Actuals as in proposal dated 7 January 2016 | | | Actuals as in proposal dated 15 July 2016 | | |
|---------|--|---|---------|-----------|---|---------|---------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 * | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| i. | Traffic (in MT's) | 7107789 | 869461 | 1271402 | 7107789 | 869461 | 1348188 |
| ii. | Operating Income | 2487 | 2957 | 4219 | 2487 | 2957 | 4677 |
| iii. | Operating Cost excluding Depreciation | 1785 | 2018 | 2693 | 1785 | 2018 | 2889 |
| iv. | Depreciation | 373 | 381 | 383 | 373 | 381 | 423 |
| v. | Overheads | 486 | 498 | 714 | 486 | 498 | 850 |
| vi. | Operating Surplus / (Deficit) | (157) | 61 | 430 | (157) | 61 | 515 |
| vii. | Finance & Miscellaneous Income (FMI) | 113 | 149 | 86.49 | 113 | 149 | 111 |
| viii. | Finance & Miscellaneous Expenses (FME) | 26.13 | 28.85 | 29.00 | 26.13 | 28.85 | 42.68 |
| ix. | FMI less FME | 87.35 | 120.31 | 57.49 | 87.35 | 120.31 | 68.74 |
| x. | Surplus before Interest and Tax | (70) | 181 | 487 | (70) | 181 | 584 |
| xi. | Capital Employed | 3284 | 4564 | 4415 | 3284 | 4564 | 4225 |
| xii. | ROCE — Maximum permissible @ 16% | 525 | 730 | 706 | 525 | 730 | 676 |
| xiii. | Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE | (595) | (549) | (219) | (595) | (549) | (92) |
| xiv. | Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income | (24%) | (19%) | (5%) | (24%) | (19%) | (2%) |

* Estimates for the year 2015-16

(b) Changes in the Estimates at existing level of tariff in the proposal dated 7 January 2016 and 15 July 2016.

| Sl. No. | particulars | Estimates at existing level of tariff in proposal dated 7 January 2016 | | | Estimates at existing level of tariff in proposal dated 15 July 2016 | | |
|---------|-------------------|--|---------|---------|--|---------|---------|
| | | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |
| i. | Traffic (in MT's) | 1055000 | 1065000 | 1150000 | 1055000 | 1065000 | 1150000 |
| ii. | Operating Income | 5123 | 5067 | 5411 | 5123 | 5067 | 5411 |

| | | | | | | | |
|-------|--|-------|---------|---------|---------|----------|----------|
| iii. | Operating Cost excluding Depreciation | 2929 | 2975 | 3178 | 2939 | 2989 | 3195 |
| iv. | Depreciation | 400 | 524 | 673 | 440 | 563 | 713 |
| v. | Overheads | 741 | 769 | 798 | 877 | 910 | 945 |
| vi. | Operating Surplus / (Deficit) | 1053 | 799 | 760 | 867 | 604 | 558 |
| vii. | Finance & Miscellaneous Income (FMI) | 86.56 | 86.64 | 150.74 | 86.56 | 86.64 | 150.74 |
| viii. | Finance & Miscellaneous Expenses (FME) | 30.11 | 31.26 | 32.45 | 44.31 | 46.00 | 47.76 |
| ix. | FMI less FME | 56.45 | 55.39 | 118.29 | 42.25 | 40.64 | 102.98 |
| x. | Surplus before Interest and Tax | 1110 | 854 | 879 | 909.00 | 645.0 | 994.00 |
| xi. | Capital Employed | 4414 | 7315 | 6651 | 4213.00 | 7059.00 | 6357.00 |
| xii. | ROCE – Maximum permissible @ 16% | 706 | 1170 | 1064 | 674.00 | 1129.00 | 1017.00 |
| xiii. | Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE | 404 | (316) | (186) | 235.00 | (484.00) | (356.00) |
| xiv. | Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income | 7.88% | (6.24%) | (3.43%) | 4.59% | (9.56%) | (6.58%) |
| xv. | Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income | | (0.60%) | | | (3.85%) | |

(c) The TMILL has not made any changes in the proposed draft Scale of Rates as compared to the earlier proposal dated 7 January 2016.

8.2. Subsequently, the TMILL vide its email dated 19 August 2016 has made the following submissions:

(a) Rate for "Equipment Assistance charges for Forklift of capacity above 20 MT(₹ per Shift)" has been proposed as ₹25000/ Shift. The rate has been proposed based on the rate for "Forklifts of capacity between 10 MT to 20 MT" which is ₹18723/ Shift. No income against ₹ 25000/Shift for "Equipment Assistance charges for Forklift of capacity above 20 MT (₹ per Shift)" has been estimated.

(b) Rate for "On-Board equipment charges on per MT basis" (₹. 6.5/MT and ₹. 13/MT) has also been proposed based on per Shift rates. Detail of the proposed rates is given as follows:

| Sl. No. | On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) | Rate (₹. /MT) | | Remarks | Calculation |
|---------|---|---------------|---|---|-------------|
| 1 | All dry Bulk Cargo | 6.5 | Item introduced on per mt basis to serve parties undisputedly who wants to have consolidated per mt rate and does not want to get into nitigrities of actual equipment usage. | This has been derived by converting the existing per shift rate for loaders with less than 3.5 CBM, based on the usage(no. of shifts) and parcel size(Tonnage)[(3.5 shifts*5 hatches*9361.49)/24000] | 6.83 |
| 2 | HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes | 13 | | This has been derived by converting the existing per shift rate for forklift with capacity between 10 MT to 20 MT, based on the usage(no. of shifts) and parcel size(Tonnage)[(3 shifts*4 hatches*18723)/17000] | 13.22 |

(c) The estimated income for ₹.6.5/MT & ₹.13/MT is as follows:

| Activity | Quantity(in MT) | | | Rate ₹/MT) | Amount (in ₹) | | |
|--|-----------------|---------|---------|---------------|---------------|---------|---------|
| | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |
| On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) All dry Bulk Cargo | 650000 | 650000 | 700000 | 6.5 | 4225000 | 4225000 | 4550000 |
| On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes | 250000 | 250000 | 275000 | 13 | 3250000 | 3250000 | 3575000 |
| | | | | Total | 7475000 | 7475000 | 8125000 |

9. A joint hearing in this case was held on 13 June 2016 at the KOPT premises. At the joint hearing, the TMILL made a brief power point presentation of its proposal. The presentation traced the history of the formation of TMILL, nature of its operations, scope of work of Berth No. 12, among other things. At the joint hearing, the TMILL and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

10. Given that the TMILL has updated its proposal, a copy of the updated proposal of TMILL was forwarded to KOPT vide our letter dated 29 July 2016 with a request to KOPT to furnish its comment on the traffic estimated by TMILL in its updated proposal, and other estimates, if any. In this regard, the KOPT has responded vide its letter dated 08 August 2016. The submissions made by KOPT are as follows:

- (i) During the first four months (April 16 to July 16) of the current fiscal, a total of 5.12 lakh Ton of cargo has been handled by TMILL at Berth No. 12, out of which 4.56 lakh Ton was comprised of Limestone & Flux alone, apart from Import Iron & Steel (0.53 lakh ton) and some quantity of Project Cargo & Machineries.
- (ii) The aforesaid traffic trend at Berth No. 12 clearly indicates a pro-rata volume of 1.54 MMT of cargo throughput at the said Berth during the FY 2016-17 in which the volume of Limestone & Flux alone is assessed to be 1.37 MMT and the quantity of Import Iron & Steel works out to be 1.59 lakh tonne.
- (iii) However, TMILL in their revised projection submitted through letter dated 20 April 2016 indicated projection of 2.5 lakh ton of import Iron & Steel for the current fiscal. Besides, during discussion, TMILL has indicated handling of about 1 lakh tonne of coastal export of Iron & Steel commodities from Haldia during the current fiscal onwards.
- (iv) Apart from the above, various other dry bulk and break bulk cargo like Project Materials, Bagged Cargo, Machineries & Spares etc. are also regularly handled by TMILL at Berth No. 12.
- (v) In view of the above it is felt that even with a conservative approach the traffic projection for Berth No. 12 for the FY 2016-17 should not be less than 1.45 MMT, which indicates about 8% growth over the cargo throughput at Berth No. 12 in FY 2015-16.
- (vi) As per the traffic target fixed by the Ministry, HDC is to handle 37.5 MMT cargo in FY 2016-17 which suggests an increase of the annual throughput by 12% over the quantity handled (33.5 MMT) during the last fiscal (2015-16) In view of the same, may be appreciated that a cargo growth of 10% per year is felt reasonable for the FY 2017-18 and 2018-19.
- (vii) In view of the above, KOPT strongly feels that the cargo projection indicated by TMILL is not realistic in terms of the trend of traffic handled so far at Berth No. 12 and so KOPT holds its earlier position that the traffic projection so made by TMILL is not acceptable.

(viii) Accordingly, in view of the above, the following cargo projection for TMILL operated Berth No. 12 seems to be reasonable for consideration by TAMP.

| Financial Year | Projected volume of cargo |
|-----------------------|----------------------------------|
| FY 2016-17 | 1.45 MMT |
| FY 2017-18 | 1.60 MMT |
| FY 2018-19 | 1.76 MMT |

(ix) With regard to the issue of non-formation of SPV by TMILL and liabilities of TMILL towards payment of royalty to KOPT the position of KOPT communicated earlier stands.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The Scale of Rates of TMILL was last revised vide Order dated 20 May 2014. Vide the said Order, the 2008 level of tariff actually levied by the TMILL for the services rendered between 1 April 2013 to 30 June 2014 was recognised to the limited purpose of fixation of tariff, and an across the board increase of 90% over the 2011 level tariff of TMILL was granted, to be effective from 01 July 2014 till 31 March 2016. Given that the said Order prescribed validity of the rates upto 31 March 2016, the TMILL has come up with a proposal for review of its tariff for the period from 01 April 2016 to 31 March 2019.
- (ii) The TMILL has filed its proposal for review of its tariff in January 2016. This proposal was taken up for consultation with the relevant users/ user organisations. Thereafter, the TMILL has furnished additional information/ clarification as sought by us. While responding, the TMILL has updated its proposal by taking into account the actuals for the year 2015-16, based on its draft Accounts. In view of the said updation, there is a slight change in the estimates built up for the years 2016-17 to 2018-19. The said proposal of TMILL of July 2016 alongwith the additional information/ clarification furnished by TMILL during the processing of the case is considered for the purpose of this analysis.
- (iii) Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the private terminals at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.

During the last fixation of tariff of TMILL, this Authority had relied upon the estimates for the years 2013-14 to 2015-16. Thus, the estimates vis-à-vis actuals for the years 2013-14 to 2015-16 are to be analyzed to assess the actual performance of TMILL during the said period.

- (iv) The KOPT has stated with regard to the issues relating to incorporation of TMILL as a Special Purpose Vehicle (SPV), and segregated accounts in respect of Berth no. 12, that the submissions made by it earlier in the previous general revision of TMILL are still valid. Accordingly, the KOPT has requested this Authority to issue appropriate direction to TMILL. In this connection, it may be recalled that the issues relating to incorporation of TMILL as a SPV and submission of segregated accounts by TMILL, have already been addressed by this Authority in detail in the TMILL's past general revision Orders. Accordingly, as held by this Authority on the earlier occasions, the need to prepare Segregated Accounts arises since the Licensee operates in many other areas, apart from the licensed premises and the Accounts drawn up by them include the results of all their operations. The basic requirement of BOT cases is that the successful bidder to a port project has to form a SPV to discharge his obligations under the Licence Agreement. It is incumbent upon the Landlord port to ensure that such SPV has been formed and then enter into a Licence Agreement with such separate entity created. For reasons not known to us, KOPT does not appear to have followed this established

procedure. It would be necessary for KOPT to take appropriate steps to ensure such SPV is formed. Till KOPT ensures its Licensee forms a separate SPV and maintains separate accounts, this Authority relies upon the segregated accounts furnished by TMILL, given that the KOPT has not expressed any serious objection to the Segregated Accounts presented by TMILL. However, relying upon the Segregated Accounts of TMILL by this Authority should not be construed as to endorsing the Segregated Accounts submitted by the TMILL.

- (v) The analysis of the performance of TMILL during the years 2013-14 to 2015-16 is given below:
 - (a) TMILL has reported to have actually handled a cargo traffic of 710789 MTs, 869461 MTs and 1348188 MTs during the years 2013-14 to 2015-16 respectively, as against the estimated cargo traffic of 820000 MTs, 915000 MTs and 915000 MTs during the corresponding years. Thus, as against the estimated aggregate cargo traffic of 2650000 MTs, the TMILL has actually handled 2928438 MTs of cargo. The increase in the cargo traffic handled works out to around 10.51%.
 - (b) As brought out earlier, in the last tariff Order of May 2014 as well as in the Review Order of February 2015, the 2008 level of tariff actually levied by the TMILL for the services rendered between 1 April 2013 to 30 June 2014 was recognised and an across the board increase of 90% over the 2011 level tariff of TMILL was granted, to be effective from 01 July 2014 till 31 March 2016. To have a like to like comparison between the actuals and the estimates, the estimated income for the period 2013-14 to 2015-16 as considered in the May 2014/ February 2015 Order is modified to reflect this position.
 - (c) The actual income from port related services as reflected in the Segregated Accounts for the years 2013-14 to 2015-16, is considered as the operating income for the corresponding years in the Cost statement.
 - (d) As seen in the Segregated Accounts for the years 2013-14 to 2015-16, the TMILL has written back the liabilities no longer required and has accounted for 'miscellaneous income' and 'interest on fixed deposits' under the head of 'Other Income'. The TMILL has excluded the other income from the cost statement for the respective years. For the purpose of the past analysis, the interest income earned by the TMILL on fixed deposits is not taken into account in line with the approach adopted in respect of other tariff cases of private terminals. Since the provision of expenses is not treated as an item of expenditure, the amount of liabilities written back is also not treated as an item of income. Thus, the miscellaneous income to the tune of ₹ 31.44 lakhs, ₹ 0.21 lakhs and ₹ 0.53 lakhs as reflected in the Segregated Accounts for the years 2013-14 to 2015-16 respectively, is considered under the head of 'Finance & Miscellaneous income' in the Cost statement.

- (e) The TMILL has to pay Revenue share to the Licensor port KOPT on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. The Segregated Accounts for the years 2013-14 to 2015-16 reflect an amount of ₹291.54 lakhs, ₹357.42 lakhs and ₹586.02 lakhs as revenue share. As already recorded in the earlier Orders of TMILL, there is a dispute between the KOPT and TMILL with regard to the quantum of revenue share payable by TMILL to KOPT. Based on a communication of TMILL forwarded by the KOPT to us, it is seen that the revenue share assessed by the Independent Auditor is to the tune of ₹316.28 lakhs, ₹332.91 lakhs and ₹556.31 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 whereas, the TMILL is seen to have made a revenue share payment to the tune of ₹241.15 lakhs, ₹ 292.59 lakhs and ₹ 501.50 lakhs. Therefore, the differential amount to the tune of ₹75.13 lakhs, ₹40.32 lakhs and ₹54.81 lakhs is treated as the disputed amount. In line with the approach adopted during the past review of tariff of TMILL, only the undisputed revenue share amount is recognised in the tariff fixation. Therefore, the actual revenue share paid by TMILL is only

considered without prejudice to the contentions of the rival parties before the appropriate forum.

In line with the stipulation contained in Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of 2005, pass through of revenue share was allowed in the last tariff fixation of TMILL to the extent of 8.126% of the cargo related charges (second quote) as per then prevailing Scale of Rates of KOPT while the first quote is 10.565%. In other words, 76.91% of Revenue share payable by TMILL (8.126%/10.565%) only can be the maximum pass through that can be considered in tariff exercise. Hence 76.91% of the Revenue share paid is considered as a pass through in the past analysis for the years 2013-14 to 2015-16.

- (f) The Segregated Accounts furnished by TMILL do not explicitly reveal the lease rentals paid by TMILL to KOPT, as the Segregated Accounts reflects the position inclusive of the plot rent. In the absence of any contrary comments made by the KOPT, the lease rentals as furnished by TMILL in its Cost statement for the years 2013-14 to 2015-16 are considered in the past period analysis.
- (g) Subject to the difference in the royalty/ revenue share amount and lease rentals as reflected in the Segregated Accounts and as considered in the Cost statement, the aggregate of operating expenses, overheads and financial and miscellaneous expenses in the Cost statement should match with the total expenses (excl. depreciation) in the Segregated Accounts. However, the aggregate of operating expenses, overheads and financial and miscellaneous expenses as considered in the Cost statement is seen to be higher to the tune of ₹ 26.22 lakhs, ₹ 28.73 lakhs and ₹ 62.72 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16, as compared to the Segregated Accounts of the corresponding period. The Reconciliation statement furnished by the TMILL does not throw light on this difference in spite of request made to TMILL twice to provide reconciliation statement for operating expenses. Therefore, the said amount of ₹ 26.22 lakhs, ₹ 28.73 lakhs and ₹ 62.72 lakhs is adjusted in the management and general overheads reflected in the Cost statement furnished by TMILL for the years 2013-14 to 2015-16.
- (h) There is a difference in the amount of depreciation considered by TMILL in the Cost statement for the years 2013-14 to 2015-16 as compared to the Segregated accounts for the respective years. In other words, a lower amount of depreciation has been considered in the Cost statement. In this regard, the TMILL is seen to have excluded the depreciation in respect of the assets relating to berth other than Berth no. 12, in its cost statement. Further, based on the reasoning furnished by the TMILL during its past review that since it has acquired the right to use the land of KOPT, it has capitalized the entire lease rentals and shown it as an asset in the Segregated Accounts. Therefore, it is charging lease rental payable for the relevant year and showing it as part of depreciation in the Segregated Accounts. However, in the Cost statement, it has considered the lease rentals under the head of lease rentals and shown depreciation at the lower level. The position reported by TMILL is taken into account.
- (i) As stated above, the Fixed Asset Schedule forming part of the Segregated Accounts for the years 2013-14 to 2015-16 is inclusive of the assets relating to berth other than Berth no. 12 and also the capitalized lease rentals. The value of the net block of assets for the years 2013-14 to 2015-16 as furnished by the TMILL is relied upon in the analysis.
- (j) The analysis regarding working capital is as given below:
 - (i) Sundry Debtors are not taken into account, as it was not considered as part of Current assets in the earlier general revision of tariff of TMILL, Since the norm of two months estate income and Railway Terminal charges payable by Indian Railways is not relevant in the case of TMILL. However, the prepayments and

advance to be made by the private operators as per the license agreement to the respective licensor port is recognized as the limit for sundry debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through, based on a Common Order of September 2008 passed by this Authority.

The payment of Security Deposit for the lands allotted to TMILL is governed by the Scale of Rates of the Licensor port, KOPT. As per Note 9 of the then existing Rent Schedule for KOPT at Haldia at the relevant point of time, Security for payment of rent/ licence fee shall be recovered at 12 months rent/ licence fee for all types of allotments. Based on the rate of licence fee applicable at the time of initial allotment of 14000 sq. mtrs and subsequent allotment of 54000 sq. mtrs and 9000 sq. mtrs of land, the Security deposit for 12 months period works out to ₹ 141.61 lakhs. Incidentally, this amount has been considered during the past review of tariff of TMILL. The same is considered in this analysis also.

Like at the time of the last review of tariff of TMILL, even now the TMILL has not furnished any details with reference to the Security Deposit for power supply considered by it. Therefore, in line with the treatment meted out in the last review, Security Deposit for power supply is not considered in the analysis.

- (ii) The tariff guidelines of 2005 has prescribed a limit of six months average consumption of stores excluding fuels in case of items of Inventory. As considered during the past review, 50% of the Repairs and maintenance is considered as Inventory.
- (iii) Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads, as done during the past tariff review of tariff of TMILL.
- (iv) The TMILL has not furnished the current liabilities for the years 2013-14 to 2015-16. Non consideration of Sundry Debtors as current assets does not justify to exclude current liabilities altogether, as argued by TMILL. The current liabilities shown in the audited Segregated Accounts is for the entire Haldia division and not with reference to Berth no.12. Therefore, the proportion of Current liabilities of the Haldia Division to the Current Assets of Haldia Division as given in the Segregated Accounts is taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated based on the approach as explained in the preceding paragraphs for the years 2013-14 to 2015-16 in the analysis to calculate current liability.
- (v) Since the Current Liabilities are found to be more than the Current Assets, the Working Capital results in a negative figure. Therefore, the Working Capital is considered as NIL for the years 2013-14 to 2015-16. Thus, the Capital Employed works out to ₹2838.18 lakhs, ₹4100.19 lakhs and ₹3769.66 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- (k) In the last tariff Order of October 2011, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2013-14 to 2015-16. The same position is maintained for allowing Return on the actual Capital Employed for the said years.
- (vi) (a) A statement showing the analysis of the performance of TMILL for the years 2013-14 to 2015-16 is attached as **Annex – I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ In Lakhs)

| Particulars | Aggregate of the Estimates relied upon in the last Order for the years 2013-14 to 2015-16 | Aggregate of Actuals for the years 2013-14 to 2015-16 | % Variation |
|-------------------------|---|---|-------------|
| Traffic (in MTs) | 2650000 | 2928438 | 10.51% |
| Op. Income | 11499.85 * | 10121.25 | -11.99% |
| Total Exps (incl. Depn) | 10606.19 | 9425.26 | -11.13% |

* The operating income estimates are adjusted to reflect the increase granted vide the last tariff Order.

The details regarding the Actual Return earned by TMILL on the Capital Employed are given in the following table:

(₹ In Lakhs)

| Sr. no. | Particulars | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | Average |
|---------|--|----------|---------|---------|---------|
| (i) | Actual Surplus before Return earned by TMILL | -84.62 | 112.48 | 604.59 | 210.82 |
| (ii) | Actual Capital Employed | 2838.18 | 4100.19 | 3769.66 | 3569.34 |
| (iii) | Actual Return on Capital Employed as a percentage. | -2.98% | 2.74% | 16.04% | 5.91% |
| (iv) | Variation in Return on Capital Employed @ 16% | -118.63% | -82.85% | 0.24% | -67.08% |

- (b) As per Clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.
- As can be seen from the above tables, though the actual financial performance is seen to be more than (-) 20%, in terms of ROCE, the actual physical performance is seen to be 10.51%, which is less than (+) 20%. In view of the above position, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13, there is no case to set off 50% of the past deficit pertaining to the years 2013-14 to 2015-16 in the current tariff cycle of TMILL.
- (c) The analysis of the past performance of the TMILL for the year 2015-16 is based on the draft segregated Accounts for the year 2015-16. This analysis pertaining to the year 2015-16 will be reviewed based on the final audited segregated Accounts for the year 2015-16.
- (vii) We have vide our letter no. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 communicated to TMILL that the surplus quantified for the tariff cycle immediately preceding the challenged tariff Order No. TAMP/27/2011-TMILL dated 11 October 2011 and the tariff fixed in the said tariff order challenged by the TMILL in the Hon'ble High Court will be taken up for review, based on the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 14019/20/2009-PG dated 12 June 2015, subject to the permission of the Hon'ble High Court as the matter is subjudice.

Till the permission of the Hon'ble High Court is received, an exercise just to quantify the surplus/ (deficit) amount arising out of giving effect to the MOS letter is undertaken. Given that the income to be considered for the purpose of Clause 2.13 will be the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts and not any notional income, the quantum of rebate and discounts to the tune of ₹ 22.47 crores as considered in the said Order of 2011 is reduced from the operating income then relied upon. Therefore, the net surplus after return for the years 2007-08 to 2009-10 as assessed in the 2011 Order at ₹ 19.05 crores stands revised at a net deficit after return to the tune of ₹ 3.42 crores.

Further, as against the traffic estimation of 2850000 MTs for the period from 2007-08 to 2010-11, TMILL had actually handled 3075908 MTs for the said period. The variation works out to 7.93%. As per MOS letter, since both financial and physical parameters has be taken into account for the purpose of Clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005, no surplus/ (deficit) is eligible for set off. A working statement in this regard is attached as **Annex – II(a)**

Thus, two instalments of past surplus adjustment amounting to ₹ 306.41 lakhs as effected in the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 in the Order of 2011, ought not to have been given effect in the 2011 Order, had the MOS letter come into effect then. The impact of this position can be given effect by giving an increase in tariff in the future tariff cycle. However, as brought out above, the tariff fixed vide the 2011 Order is subjudice and the matter is still pending before the Hon'ble High Court of Calcutta. Therefore, the excess surplus to the tune of ₹ 306.41 lakhs considered earlier is to be credited to TMILL in future tariff cycle, subject to the permission of the Hon'ble Court or provided the TMILL withdraws the Court case in Writ Petition no. 20969 (W) of 2011 or seeks the permission of the Hon'ble Court to allow this Authority to give effect to the said position.

- (viii) Similarly, in the May 2014 Order of TMILL followed by a Review Order of February 2015, the quantum of rebate and discounts to the tune of ₹ 10.67 crores as considered in the said Order of 2015 is reduced from the operating income then relied upon. Therefore, as against the net deficit after return for the years 2010-11 to 2012-13, as assessed in the 2015 Order at ₹ 3.91 crores stands revised at a net deficit after return to the tune of ₹ 14.58 crores. Also, the remaining three instalment of the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return assessed for the period from 2007-08 to 2009-10 amounting to ₹ 459.62 lakhs, which was adjusted during the tariff cycle 2013-14 to 2015-16, also ought not to have been given effect.

In this case, as against the traffic estimation of 3754506 MTs for the period from 2010-11 to 2012-13, TMILL had actually handled 2771757 MTs for the said period. The variation works out to (-) 26.18%. Even, the financial variation works out to be (-) 88.65%. Since both the physical and financial parameters are seen to be more than +/- 20%, the surplus/ (deficit) is to be set off as per MOS letter, as given below:

| Particulars | ₹ in Lakhs |
|------------------------------|-------------------|
| Total deficit 10-11 to 12-13 | -1457.24 |
| 20% to be met by TMILL | -291.45 |
| Balance deficit | -1165.79 |
| 50% to be adjusted | -582.90 |

Therefore, as against the adjustment of 50% past deficit to the tune of ₹ 1.95 lakhs (₹ 3.91 crores being the deficit for the period 2010-11 to 2012-13 as assessed in the 2015 Order), an adjustment of deficit to the tune of ₹ 5.83 crores ought to have been given effect in the 2015 Order. On account of this position, as against the increase of 90% granted from 01 July 2014 vide tariff Order of May 2014, an increase to the tune of 106.93% ought to have been granted. The financial implication in this regard is assessed at ₹ 847.20 lakhs. A working statement in this regard is attached as **Annex – II(b)**

The effect of the said amount to the tune of ₹ 847.20 lakhs, arising out of giving effect to the MOS letter, is being taken into effect, while deciding the quantum of increase/ decrease to be effected for the tariff cycle, 2016-17 to 2018-19, as discussed subsequently.

- (ix) It may be recalled that in the Review Order of TMILL in October 2011, an amount of ₹2352.43 lakhs was assessed as additional surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period from 2002-03 to September 2007. The said amount is to be refunded by

the TMILL to the concerned parties, subject to the outcome of the Writ Appeals of TMILL and cross objection of this Authority pending before the Hon'ble High Court of Calcutta.

(x) The cargo profile at berth No. 12 consists of Limestone/ Pyroxinite/ Clinker, Steel, Logs, Fertilizer and Project cargo. As against the actual traffic of 1348188 MTs including iron ore handled during the year 2015-16, the TMILL has estimated the traffic at a reduced level at 1055000 MTs, 1065000 MTs and 1150000 MTs during the years 2016-17 to 2018-19 respectively.

The TMILL has reasoned that the implementation of export duty by the Government of India, global economy and market trend has gradually put an end to the export of Iron Ore. Even the import of iron ore during the year 2014-15 and 2015-16 is not anticipated during the future years, as the mining issues which had led to some import of iron ore in the past, stands resolved. Steel export is reported to have dropped significantly due to poor market condition and lower export prices. However, coastal movement of Steel is gaining momentum and the same is reported to have been captured by TMILL in their traffic estimates. Further, since the sugar plant is in the process of shut down due to higher cost of production the concerned importer has no plan to import sugar in future. Also, on commissioning of a new railway line by TMILL at LL-6, B#12 in January 2015, the TMILL has estimated higher volume of Limestone (Flux) to be handled during the years 2016-17 to 2018-19. Thus, the traffic projection is reported to have been made by TMILL based on market information and estimation.

With reference to the traffic estimates as for the year 2016-17, the KOPT is of the view that considering the actual traffic of TMILL for the period April 2016 to July 2016 at 5.12 lakh MTs, the traffic estimate of TMILL for the year 2016-17 should be at 15.4 lakh MTs. The KOPT is of the view that the traffic projection for the year 2016-17 should not be less than 14.5 lakh MTs even on a conservative side. Further, the KOPT is of the view that since the traffic target fixed by the Ministry for the year 2016-17 suggests an increase of the annual throughput by 12% over the quantity handled during the last fiscal (2015-16), a cargo growth of 10% per year is felt reasonable for the years 2017-18 and 2018-19. Accordingly, by considering a 10% growth rate per annum, the KOPT has stated that the traffic of TMILL should be considered at 16 lakh MTs for the year 2017-18 and 17.60 lakh MTs for the year 2018-19.

A comparative position of the traffic for the years 2016-17 to 2018-19 as estimated by the TMILL and as suggested by the KOPT is given below:

| Year | Traffic as estimated by TMILL | Traffic as furnished by KOPT | Difference | Difference percentage |
|---------|-------------------------------|------------------------------|------------|-----------------------|
| 2016-17 | 1055000 | 1450000 | 395000 | 37.44% |
| 2017-18 | 1065000 | 1600000 | 535000 | 50.23% |
| 2018-19 | 1150000 | 1760000 | 610000 | 53.04% |

This Authority does not carry out any independent study to determine the likely traffic at a port/private terminal and it generally relies upon the traffic estimates made by the operator. While furnishing the information/ clarification sought by us, the TMILL has brought out the reasons for estimating lower traffic for the various cargo items for the years 2016-17 to 2018-19 as compared to the actual for the year 2015-16, as brought out above. The TMILL has also stated that its traffic projection takes into account the market dynamics. However, the landlord port i.e. KOPT has strongly objected to the traffic estimates made by TMILL and has furnished indicative traffic figures for the TMILL for the years 2016-17 to 2018-19. In this regard, as shown in the above table, the traffic of TMILL as indicated by the KOPT is almost 50% higher than the traffic estimated by TMILL. Considering that the KOPT and TMILL would have estimated the traffic based on the market trends, ideally there should not be such an alarming difference in the traffic estimates given by the said two parties. In this context, it is noteworthy that barring the year 2015-16, when the TMILL has handled 13.48 lakh tonnes, it has actually handled only 7.10 lakh tonnes and 8.69 lakh tonnes during the years 2013-14 and 2014-15, as

brought out earlier in the analysis. Given that the KOPT has indicated a higher traffic for TMILL and considering that the TMILL has handled a higher traffic in 2015-16, it is not appropriate to completely rely on the traffic estimated by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19. At the same time, given the wide variation in the traffic estimated by TMILL and KOPT for the period 2016-17 to 2018-19 and taking into account the position of traffic handled by the TMILL during the years 2013-14 and 2014-15, it is also not appropriate to completely take into account the traffic as estimated by KOPT. The KOPT has not pointedly countered the reasoning of TMILL for the traffic projections. The suggestion of KOPT to consider the traffic estimate of 1.60 Million Tonnes and 1.76 Million Tonnes for the year 2017-18 and 2018-19 is far ahead of the capacity of TMILL (1.124 Million Tonnes per annum) by 142.40% and 156.60%. The capacity depends on the physical facilities available and the productivity levels achievable. There is no change in the productivity level of 4400 tonnes per day which has gone into the calculation of capacity at 1.124 Millions Tonnes. As far as the physical infrastructure, the TMILL has not proposed any addition to the existing infrastructure. The investment proposed by TMILL is not to augment the capacity but to replace the existing forklift trucks and HMC. The KOPT has projected a 10% growth rate in the traffic at HDC. As brought out earlier, there is a positive variation of around 10% between the aggregate of actual traffic for the years 2013-14 to 2015-16 and the aggregate of the estimated traffic for the same period. Therefore, if 10% additional traffic is considered for every year over the estimates of TMILL, for the years 2016-17 to 2018-19 the traffic estimate of TMILL works out to 1160500 MTs, 1171500 MTs and 1265000 MTs respectively for the years 2016-17 to 2018-19.

Though the TMILL has neither handled any containers during the past years and nor has projected any container traffic in its future traffic estimates for the years 2016-17 to 2018-19, it has proposed to continue with the prescription of rates for handling containers. In this connection, the KOPT has maintained its earlier position that since container has not so far been handled at Berth No. 12, the item 'container' should be deleted. In this regard, it is relevant to mention here that the permissible cargo to be handled at Berth no. 12 as stipulated in the Licence Agreement includes containerized cargo and, therefore, it is for the Licensor and Licensee to sort out the issues among themselves.

- (xi) (a) The TMILL has furnished detailed workings for estimation of income from handling of various cargo items for the years 2016-17 to 2018-19. In this regard, it is relevant to mention here that the income as worked out by the TMILL is based on the estimated traffic for the years 2016-17 to 2018-19 and the relevant rates prescribed in the Scale of rates of TMILL approved vide Order of May 2014. The income estimate for the years 2016-17 to 2018-19 has been reworked by us by considering the traffic estimates at the level as discussed in the preceding paragraph.

The TMILL has also considered income estimated to be earned from providing on-board equipment assistance for various types of cargo based on the rates of Equipment assistance charges for handling equipment like front end loaders and forklifts of different capacities prescribed in the Scale of rates of TMILL approved vide Order of May 2014. The TMILL has estimated the income for providing equipment assistance and furnished workings in this regard. It has assumed different number of shifts for the use of different handling equipment and also different parcel size for the various types of cargo estimated to be handled. The basis for the assumptions made by TMILL is reported to be based on the past trend. The assumptions made by TMILL are relied upon in the estimation of income arising from providing equipment assistance. However, the income for the years 2016-17 to 2018-19 has been reworked by us by considering the traffic estimates at the level as discussed in the preceding paragraph.

Thus, the cargo handling income has been considered at ₹ 4913.47 lakhs, ₹ 4931.77 lakhs and ₹ 5288.77 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively in this analysis instead of the income estimated by the TMILL at ₹4466.79 lakhs, ₹4483.42 lakhs and ₹4807.98 lakhs for the corresponding years.

(b) The 'Other Income' as shown in the Cost statement comprises of Plot Rental income and Income from the use of HMC at Berth no. 12.

(i) The TMILL has furnished workings to arrive at the plot rental income for the said years. As seen from the workings, the estimate is based on the assumptions of TMILL about parcel size for each category of cargo, area requirement for each parcel size, number of parcels expected and storage time for each parcel. The assumptions made by TMILL are relied upon in the estimation of income arising from plot rentals. However, the income for the years 2016-17 to 2018-19 has been reworked by us by considering the traffic estimates at the level as discussed in the preceding paragraph.

(ii) The HMC is proposed to be utilised by TMILL in respect of handling cargo like Limestone, Steel (Exports & Imports), Fertiliser Raw materials and Project Cargo. The income from the use of the HMC is seen to have been estimated by the TMILL by taking into account the estimated traffic for the years 2016-17 to 2018-19, the usage and the per tonne rates for the use of HMC for the various cargo items fixed by this Authority in the Review Order of February 2015. The assumptions made by TMILL are relied upon in the estimation of income arising from the use of HMC. However, the income for the years 2016-17 to 2018-19 has been reworked by us by considering the traffic estimates at the level as discussed in the preceding paragraph.

(xii) The annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the Tariff Guidelines of 2005 which requires that the expense projections of the major ports and terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. In the tariff cases of the private terminal operators decided during the year 2016-17, it has been decided to consider an escalation factor of 2.46% in the estimation of expenditure. Accordingly, an escalation factor of 2.46% is considered in the analysis for estimation of the expenses for the years 2016-17 to 2018-19, instead of the escalation factor of 3.82% considered by TMILL for each of the years 2016-17 to 2018-19.

(xiii) Operating and Direct Labour cost consists of "Stevedoring expenses" and "labour cost for operation of Equipment".

(a) The TMILL has outsourced the stevedoring activity. The workings furnished by the TMILL reflects an amount of ₹668.79 lakhs incurred for the purpose during the year 2015-16, which is seen to be inclusive of basic pay, all allowances, gratuity, overtime and other incidental expenses. As against the escalation factor of 3.82% per annum considered by TMILL over the actuals for the year 2015-16 to arrive at the estimates of Stevedoring expenses for the years 2016-17 to 2018-19, an escalation factor of 2.46% is considered during the year 2016-17 over the actuals of 2015-16 and an escalation factor of 2.46% each for the years 2017-18 and 2018-19 over the estimates of the respective previous years is considered in the analysis.

(b) The other element is "labour cost for operation of Equipment". The Cost includes cost of Operators for operating Loaders and Forklifts and cost of Trailer drivers and helpers, which are discussed below:

The cost of Operators for operating Loaders and Forklifts has been estimated based on 34 operators. Considering the rate of ₹ 25298/- per operator per month as base, reported to be the rate applicable for the year 2015-16, the TMILL has applied an

escalation factor of 3.82% per annum to arrive at the cost for the years 2013-14 to 2015-16. The number of labour considered by TMILL for deployment to operate the said equipment is a management decision and hence this Authority may not like to go into this aspect. The documentary evidence furnished by the TMILL reflects a rate of ₹ 36639/- per month per labour and ₹ 19840/- per month per labour and not the rate of ₹ 25298/- per operator per month as considered by TMILL in its calculations. Given that the rate pertains to the year 2015-16 which is based on actuals, the position as reported by the TMILL is relied upon for the year 2015-16. Thereafter, an escalation factor of 2.46% is considered during the year 2016-17 over the actuals of 2015-16 and an escalation factor of 2.46% each for the years 2017-18 and 2018-19 over the estimates of the respective previous years is considered in the analysis.

The labour cost of Trailer drivers and helpers have been estimated for 20 drivers and 21 cleaners. Incase of Trailer drivers, considering the rate of ₹ 25944/- per driver per month as reported to be applicable for the year 2015-16 as base, the TMILL has applied an escalation factor of 3.82% per annum to arrive at the cost for the years 2016-17 to 2018-19. Similarly, incase of Trailer helpers, considering the rate of ₹ 22728/- per helper per month as reported to be applicable for the year 2015-16 as base, the TMILL has applied an escalation factor of 3.82% per annum to arrive at the cost for the years 2016-17 to 2018-19. The number of labour considered by TMILL for deployment to operate the said equipment is a management decision and hence this Authority may not like to go into this aspect. The TMILL has furnished workings in support of the cost of Trailer drivers and helpers. An escalation factor of 2.46% is considered during the year 2016-17 over the actuals of 2015-16 and an escalation factor of 2.46% each for the years 2017-18 and 2018-19 over the estimates of the respective previous years is considered in the analysis.

- (xiv) The TMILL has estimated the labour cost for 35 operators for maintenance of equipment by considering the rate of ₹ 21845/- per operator per month. The rate considered as base by the TMILL is reported to be the actual pertaining to the year 2015-16. The TMILL has applied an escalation factor of 3.82% per annum to arrive at the cost for the years 2016-17 to 2018-19. The number of labour considered by TMILL for deployment to operate the said equipment is a management decision and hence this Authority may not like to go into this aspect. The TMILL has furnished workings in support of the cost of Trailer drivers and helpers. An escalation factor of 2.46% is considered during the year 2016-17 over the actuals of 2015-16 and an escalation factor of 2.46% each for the years 2017-18 and 2018-19 over the estimates of the respective previous years is considered in the analysis.
- (xv) The Equipment Running Cost comprises of “Oil and Lubricant cost” and “Repairs and maintenance cost” in respect of Bulk handling Equipment like loaders, trailers, forklifts and Harbour Mobile Crane and Equipment Registration cost, which are discussed below:
 - (a) From the workings furnished by TMILL, it is seen that the Loaders are used in respect of handling Bulk cargo like Limestone/ Pyroxinite/ Clinker. To arrive at the Oil and lubricant cost in respect of Loaders for the year 2016-17, the TMILL has taken into account the actual Oil and lubricant cost in respect of Loaders for the year 2015-16 as base and proportionately adjusted it to the traffic for the year 2016-17 and applied an escalation factor of 3.82%. In the absence of any details relating to the unit consumption and cost of oil and lubricants, the methodology adopted by TMILL is relied upon, except for the change in the traffic and escalation factor, as discussed earlier. Incidentally, the same approach was considered during the past review of tariff of TMILL, to determine the cost of oil and lubricants.
 - (b) Similarly, from the workings furnished by TMILL, it is seen that the trailers and Forklifts are used in respect of handling Break bulk cargo like Steel and Logs. To arrive at the

Oil and lubricant cost in respect of trailers and forklifts for the year 2016-17, the TMILL has taken the actual Oil and lubricant cost in respect of trailers and forklifts for the year 2015-16 as base and proportionately adjusted it to the traffic for the year 2016-17 and applied an escalation factor of 3.82%. In the absence of any details relating to the unit consumption and cost of oil and lubricants, the methodology adopted by TMILL is relied upon, except for the change in the traffic and escalation factor, as already discussed earlier. Incidentally, the same approach was also considered during the past review of tariff of TMILL, to determine the cost of oil and lubricants.

- (c) To determine the Oil and lubricant cost in respect of HMC for the years 2016-17 to 2018-19, the TMILL has considered the actual cost in this regard incurred during the year 2015-16 and thereafter, considered an escalation factor of 3.82%. The estimates made by TMILL is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.
- (d) To determine the repair and maintenance cost for the years 2016-17 to 2018-19, the TMILL has considered the actual cost in this regard incurred during the year 2015-16 and thereafter, considered an escalation factor of 3.82%. The estimates made by TMILL is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.
- (e) The TMILL has made an actual payment of ₹11.42 lakhs during the year 2015-16 towards equipment registration cost like Road Tax, Fitness, Port Permit charges. The TMILL has furnished a summary of the payment made in this regard for the year 2015-16. The same is taken as base and the estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 are modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.

(xvi) As per Clause 5.1(a) read with Clause 4.1(a) of the Licence Agreement, the TMILL has to pay revenue share on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. However, the TMILL is seen to have considered its own tariff to determine the Revenue share for the various cargo items. The calculation of Revenue share as given by TMILL is, therefore, modified to take into account the rates for the various cargo items as prevalent in the existing Scale of Rates of KOPT, so as to capture the position of the Licence Agreement. Also, in line with the stipulation contained in Clause 2.8.1 of the 2005 guidelines, the maximum admissibility of royalty/ revenue share will be to the extent of the percentage quoted by the second highest bidder for the period after 31 March 2005. Accordingly, the revenue share is estimated for the years 2016-17 to 2018-19 at the rate of 8.126% of the income based on the KOPT Scale of Rates, as applicable.

With regard to the Revenue share payable by TMILL based on the KOPT Scale of Rates, it is relevant to state that the Scale of Rates of KOPT is due for revision. The KOPT has already submitted a proposal and the proposal is under consultation process with the relevant stakeholders. Thus, in the event of revision of Scale of Rates of KOPT in future, the TMILL is given an opportunity to approach this Authority to review its tariff to the limited extent of incorporating the rates to be approved for the various cargo items and services in the revised Scale of Rates of KOPT in the revenue share calculation.

With regard to Revenue share from Plot Rentals, the TMILL has calculated the same, based on its own Scale of Rates. Taking into account the details as considered by the TMILL in its calculation of plot rentals and the rate of lease rentals for the HDC of KOPT approved in the year 2011 and duly escalated by 2% per annum, the income from plot rentals is arrived at. Thereafter, the revenue share from plot rentals is estimated for the years 2016-17 to 2018-19 at the rate of 8.126% of the plot rental income based on the KOPT Scale of Rates. With regard

to the Revenue share from plot rentals payable by TMILL based on the KOPT Rent Schedule, it is relevant to state that the Rent Schedule of KOPT is already due for revision. The KOPT is yet to file a proposal in this regard. Thus, in the event of revision of Rent Schedule of KOPT in future, the TMILL is given an opportunity to approach this Authority to review its tariff to the limited extent of incorporating the revised Rent Schedule of KOPT in the revenue share calculation.

In respect of revenue share for the income from the use of HMC at TMILL, the revenue share payment for the years 2016-17 to 2018-19 is calculated based on the existing rate of HMC at KOPT to the tune of ₹ 62.40 per MT. In the event of revision of Scale of Rates of KOPT, the TMILL is given an opportunity to approach this Authority to review its tariff to the limited extent of incorporating the revised rates for the use of HMC in the revised Scale of Rates of KOPT to be approved, in the revenue share calculation of HMC.

The TMILL in its calculation has considered Revenue share for On board supervision, placement and removal of Dunnages and clearing and forwarding charges incase of Steel Shipment a/c – TATA Steel, based on the rate prescribed in its Scale of Rates. Since this approach is not seen in line with the provision in the LA, the said components have not been considered in the calculation of Revenue share.

Further, for the reasons recorded in the earlier tariff Orders of TMILL, the Revenue share is calculated on the cargo related charges prescribed in the Scale of Rates of KOPT for the purpose of this analysis, without going into the details of the arbitration matter referred. By way of abundant caution, it is mentioned that revenue share figures considered in this exercise are only for the tariff fixation purpose and should not be taken as the determination by this Authority of the dispute, between the TMILL and KOPT on the subject payment.

- (xvii) The TMILL is reported to have made an actual payment of ₹ 5.96 lakhs during the year 2015-16 towards Equipment hire charge. The same is taken as base and the estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.
- (xviii) The TMILL has estimated lease rentals at ₹268.69 lakhs, ₹278.95 lakhs and ₹289.61 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively, based on the claim made by the Lessor port KOPT, for the initial allotment of hard stand land of 14000 sq. mtrs and subsequent allotment of 54000 sq. mtrs and 9000 sq. mtrs of land area. The LA stipulates that the licence fee will be enhanced every year by 5% of the licence fee payable in the preceding year or the scheduled licence fee then in force, whichever is higher.

It may be recalled that during the last revision, lease rental was considered in case of 14000 sq. mtrs of hardstand land allotted by KOPT to TMILL at the rate of ₹37.75 per sq. mtr for the year 2013-14. Similarly, the lease rentals incase of 54000 sq. mtrs of land and 9000 sq. mtrs. of land were considered each at the rate of ₹24.28 per sq. mtr for the year 2013-14. By applying an escalation factor of 5%, the rate that would be leviable during the year 2016-17 would work out to ₹ 43.70 per sq. mtr for 14000 sq. mtrs of hardstand land and ₹28.10 per sq. mtr. in case of both 54000 sq. mtrs of land and 9000 sq. mtrs. of land. Instead, the TMILL has considered a rate of ₹43 per sq. mtr for 14000 sq. mtrs of hardstand land, ₹ 25.80 per sq. mtr. for 54000 sq. mtrs of land and ₹ 27.10 per sq. mtr. in case of 9000 sq. mtrs. of land. The lease rental is worked out based on the rates as derived by us for the year 2016-17 as discussed above. For the years 2017-18 and 2018-19, the TMILL is seen to have considered an escalation factor of only 3.82% in the estimation of lease rentals. Since the Licence Agreement provides for an escalation of 5%, the same is considered for estimating the lease rentals for the years 2017-18 and 2018-19. The impact of rebate to the tune of 2.5% receivable by the TMILL in the case of timely payment of lease rentals, is also taken into account.

(xix) While estimating insurance cost for the years 2016-17 to 2018-19, the TMILL has maintained the actuals/ estimates for the respective previous year and in addition, has estimated insurance cost of 1% on the proposed additions to the assets during the said years. Though, the basic approach adopted by TMILL is relied upon in the analysis, the impact of escalation on the old as well as the new assets is taken into account in our analysis.

(xx) The estimates of other expenses relate to Lashing, Securing and Dunnaging (LSD), unlapping, sticker, despatch related services, intraport transportation, survey, clearing & forwarding expenses and miscellaneous expenses. Each of these items is discussed below:

(a) Lashing / Securing / Dunnaging (LSD)/ unlapping:

This expenditure is in respect of Lashing / Securing / Dunnaging (LSD)/ unlapping of Steel cargo (TATA), Steel/ Logs discharge – delivery from jetty, Steel discharge – delivery from plots and Project cargo. TMILL has outsourced this activity as seen from the copy of the work order furnished.

The actual considered by TMILL for the year 2015-16 is seen to be ₹ 91.60 per MT in respect of Steel cargo (TATA) and ₹ 16/- per MT in respect of Steel/ Logs discharge – delivery from jetty, Steel discharge – delivery from plots and Project cargo. The TMILL has taken the said rates as base and applied an escalation factor of 3.82% per annum to arrive at the estimates for the years 2016-17 to 2018-19.

The TMILL has furnished workings in support of the rate of ₹91.60 per MT and has also furnished a documentary evidence in the form of the work order of May 2016 reflecting the rate of ₹ 16/- per MT towards unlapping/ lashing of steel/ project cargo. The same is taken as base and the estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.

(b) Sticker, Tag writing & color coding services:

The expenditure is captured in respect of 12 persons. Considering the rate of ₹ 23258/- per person per month reported to be the actual for the year 2015-16, the TMILL has estimated the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16 by considering an escalation of 3.82% per annum.

The TMILL has produced a detailed working in support of the rate of ₹ 23258/- per person per month. The same is taken as base and the estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.

(c) Intra-port Transportation

The expenditure relating to intra-port transportation is estimated to be incurred in respect of cargo items like limestone and steel. From the workings it is seen that a rate of ₹57/- per MT being the actual in respect of limestone for the year 2015-16 has been escalated at 3.82% per annum for the subsequent years 2016-17 to 2018-19. In respect of Steel a rate of ₹ 70/- per MT has been considered for the year 2016-17 and thereafter escalated by 3.82% for the subsequent years 2017-18 and 2018-19.

The document of May 2016 furnished by the TMILL in support of the rate, prescribes the rate for Intraport transportation for dry bulk cargo at ₹57/- per MT. The TMILL is not in a position to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹70/- per MT. Since it has not firmed up the rate. Therefore, for the expenditure estimation relating to intra-port transportation in respect of Steel, the base rate is considered at ₹ 57/- per MT following the approach adopted in the last tariff Order of May 2014, which was not objected by TMILL. The expenditure in respect of the years 2016-17 to 2018-19 is estimated by considering an escalation of 2.46% per annum.

(d) Survey Expenses

Other expenses include survey expenses of lime stone, steel and project cargo. The rate of survey expenses considered by TMILL for estimation purpose varies from cargo to cargo. The copy of the Work Order furnished by the TMILL reflects the rate of ₹3.52 per MT in respect of Limestone, ₹16 per MT in respect of Steel Shipment (TATA Steel), ₹4.50 per MT in respect of Steel discharge and ₹6/- per MT in respect of Project Cargo. These rates are reported to be for the year 2015-16. The same has been considered as base by TMILL and escalated by 3.82% to arrive at the estimates for the year 2016-17 to 2018-19. The estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.

(e) Loading & Unloading Expenses:

The expenditure relating to Loading & Unloading is estimated to be incurred in respect of rail bound steel cargo. From the workings it is seen that a rate of ₹199/- per MT being the actual for the year 2015-16 has been escalated at 3.82% per annum for the subsequent years 2016-17 to 2018-19.

The rate of ₹199/- per MT is supported by documentary evidence. The same is taken as base and the estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.

(f) Miscellaneous Operational Expenses:

The estimated miscellaneous operational expenses comprise of cost of Slings and Gears, Cargo Pool Labour & Other Labour Expenses and Handling Loss. The actuals for the year 2015-16 has been taken as base and escalated by 3.82% per annum by TMILL to arrive at the estimates for the subsequent years. The actuals for the year 2015-16 as furnished by TMILL is taken as base and the estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.

(xxi) The TMILL has not claimed Efficiency gain, in any of the items of the Operating cost. As such, no Efficiency gain is considered in the estimation of operating costs for the years 2016-17 to 2018-19 in the current tariff revision of TMILL.

(xxii) The Management & Administration Overheads mainly comprise of Salary and wages, legal charges, electricity expenses and other office related expenses. The actuals for the year 2015-16 has been taken as base and escalated by 3.82% per annum by TMILL to arrive at the estimates for the subsequent years. The actuals for the year 2015-16 as furnished by TMILL is

taken as base and the estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 is modified to reflect the change in the escalation factor, as discussed earlier.

- (xxiii) The General Overheads mainly comprise of Advertisement & Subscription, Entertainment Expenses, General Charges, Guest House Expenses and Other Expenses. The actuals for the year 2015-16 has been taken as base and escalated by 3.82% per annum by TMILL to arrive at the estimates for the subsequent years. The actuals for the year 2015-16 as furnished by TMILL is taken as base and the estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier. However, though an amount of ₹ 5.29 lakhs is reported to be the actual amount incurred towards Director's remuneration during the year 2015-16, the same has not been estimated by TMILL for the subsequent years 2016-17 to 2018-19. The approach of TMILL in this regard is relied upon.
- (xxiv) The Finance and Miscellaneous Income as estimated by the TMILL comprises of the discounted terminal value and interest of Fixed deposits. The interest income on fixed deposits estimated to be earned by the TMILL is not taken into account in line with the approach adopted in respect of other tariff cases of private terminals. Further, as per the provisions of the Licence Agreement, the terminal value payable by KOPT to TMILL is ₹2.30 crores. Recognising that the payment would be due for 30 years, the annualised present value for the years 2016-17 to 2018-19 is arrived at by applying a discount factor of 14.05%. The discounting rate of 14.05% to arrive at the net present value is selected bearing in mind the prevailing PLR rate.
- (xxv) The Finance and Miscellaneous Expenses comprise of the Contribution to Provident Fund. The actuals for the year 2015-16 has been taken as base and escalated by 3.82% per annum by TMILL to arrive at the estimates for the subsequent years. The actuals for the year 2015-16 as furnished by TMILL is taken as base and the estimates made by TMILL for the years 2016-17 to 2018-19 is modified to reflect the change in the escalation factor, as already discussed earlier.
- (xxvi) The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:
 - (a) Fixed Assets:
 - (i) Year 2016-17:

The TMILL has proposed additions to the tune of ₹3.22 crores under the head 'Plant & Machinery'. The TMILL proposes to invest ₹ 3.22 crores to replace 2 nos. of Forklift Trucks. The TMILL has furnished a copy of the Quotation in this regard. The cost of the forklift trucks as furnished by the TMILL is taken into account.
 - (ii) Year 2017-18:

The TMILL has proposed additions to the tune of ₹ 34 crores under the head 'Plant & Machinery'. The TMILL proposes to invest ₹ 34 crores to replace its old HMC. The TMILL has stated that it is in discussion with various suppliers for purchase of new Harbour Mobile Crane. The TMILL has not furnished any documentary evidence in support of the cost of the equipment. Given that the Licenser port KOPT has not expressed any objection to the capital investment

proposed by the TMILL, the investment to the tune of ₹ 34 crores during the year 2017-18 as proposed by TMILL, is considered in the analysis.

- (iii) The TMILL has not estimated any capital additions during the year 2018-19.

(b) Working Capital:

- (i) The TMILL has not considered Sundry Debtors as part of its estimates of Working Capital.
- (ii) The TMILL has considered 50% of the estimated Repairs and maintenance cost for the years 2016-17 to 2018-19 as Inventory for the said years. The TMILL has confirmed that it is in line with the stipulation at Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005.
- (iii) Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads.
- (iv) The Security deposit amounting to ₹ 141.61 lakhs is considered for each of the years under consideration, as has been done during the last review of tariff of TMILL.
- (v) The TMILL has not furnished the figures of estimated Current liabilities for the years under consideration. As stated earlier, current liabilities relevant for Berth no. 12 have been calculated for the past period. Based on the average ratio between the current assets and current liabilities for the past years i.e. 2013-14 to 2015-16, the current liabilities have been estimated for the years 2016-17 to 2018-19. Thus, the working capital (Current assets less current liabilities) works out to be NIL for all the years 2016-17 to 2018-19.

(xxvii) Clause 2.7.1 of the tariff guidelines stipulates that in case of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The LA does not prescribe life norms for the assets. Though the TMILL has not furnished separate workings in respect of calculation of depreciation, it has confirmed that they have estimated the depreciation based on Companies Act. The position as reported by the TMILL is relied upon.

(xxviii) The TMILL has stated that the capacity of berth no. 12 is 11.24 lakh MT per annum, by considering an average ship day output rate of 4400 MT per day following the pattern of planned cargo mix for 365 days with 70% utilisation. It may be recalled that during the proceedings relating to tariff fixation of TMILL during the year 2008, the KOPT had conveyed the capacity of the TMILL at 10.7 lakh tonnes. Considering the estimated traffic and capacity of 11.24 lakh tonnes, this capacity utilisation works out to be more than 100% for the years 2016-17 to 2018-19. Since the estimated capacity utilisation is more than the cut off limit of 60%, Return on the Capital Employed at the maximum rate of 16% is allowed for the years 2016-17 to 2018-19.

(xxix) (a) Subject to the discussions above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as **Annex – III**. The results disclosed by cost statement at the existing level of tariff at TMILL are summarized as shown in the table given here in under:

| Sr. No | Particulars | Operating Income | | | | Net Surplus(+)/ Deficit(-) | | | | Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income | | | Average Surplus/ Deficit % | |
|--------|------------------|------------------|---------|---------|--------|----------------------------|---------|---------|-------|---|---------|---------|----------------------------|--|
| | | (₹ in crores) | | | | (₹ in crores) | | | | | | | | |
| | | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | Total | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | Total | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | | |
| 1 | TMILL as a whole | 56.30 | 56.80 | 60.75 | 173.85 | 7.07 | 0.47 | 1.87 | 9.41 | 12.57% | 0.82% | 3.08% | 5.49% | |

- (b) As can be seen from the above table, the TMILL would be in surplus to the tune of around ₹ 9.41 crores during the years 2016-17 to 2018-19 at the existing level of tariff. This surplus is after giving credit to a deficit of an amount of ₹ 8.43 crores arising due to giving effect to the MOS letter, as discussed earlier.
- (c) Given the surplus position as reflected by the modified Cost statement, there is a case for effecting reduction in the existing tariff of TMILL. Considering the time taken for notification of the Order in the Gazette of India and the lead time after which the revised Scale of Rates of TMILL would come into force, it would be around October 2016. Thus, the surplus for the years 2016-17 to 2018-19 would have to be set off over the remaining tariff validity period of 2 years and 6 months.
- (d) In this connection, it is relevant to mention here that though the TMILL in its proposed Scale of Rates has proposed to maintain status quo in its existing Scale of Rates, it has sought an increase of 150% in the wharfage charges of project cargo and machinery & spares (immobile units) of various shapes and sizes (Section 4, Sl. No.5) and about 21% increase in the on board charges of Project cargo and machinery & spares (immobile units) (section 5, Sl. No. 3) Further, new tariff has been proposed at ₹ 25000/- per shift for Equipment assistance charges for Forklift of above 20MT (Section 10, Sl. No. 10(a)) and for on-board Equipment operation for all dry bulk cargo at ₹ 6.50 per MT and for HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes at ₹ 13.00 per MT.
- (e) The increase in the wharfage charges of project cargo and machinery & spares is reported to have been proposed by TMILL, to be in line with rate of KOPT. It is seen that as against the existing wharfage rate of ₹ 240/- per MT for Project cargo at KOPT, the TMILL has proposed a rate of ₹ 290/- per MT. It is noteworthy that the KOPT in its current general revision proposal has proposed a wharfage rate of ₹ 277.20 per MT for Project Cargo. Further, as against the existing on board handling charge of ₹ 58.32 per MT at KOPT, the TMILL has proposed a rate of ₹ 80/- per MT. It is noteworthy that the KOPT in its current general revision proposal has proposed a wharfage rate of ₹ 67.36 per MT.

It is a known fact that the handling of Project cargo involves more efforts and is also more time consuming as compared to handling of other dry/ break bulk cargo. Recognising this position, while fixing the rate for use of a HMC at TMILL in February 2015, the per tonne rate fixed for handling of Project cargo through HMC is higher at ₹ 529.41 per MT as compared to the rate for handling of dry/ break bulk cargo ranging from ₹ 56.25 per MT to ₹ 136.36 per MT.

In view of the above position and considering that the wharfage and on board handling charges proposed by the port for the Project cargo is comparable to the existing wharfage and on board handling charges prevailing at KOPT, this Authority is inclined to approve the wharfage rate of ₹ 290/- per MT and on board handling charge of ₹ 80/- per MT as proposed by the TMILL for Project cargo.

This increase granted in the wharfage rate and on board handling charge in Project cargo and the increase in the traffic estimates of Project cargo as discussed earlier, will generate an additional income to the tune ₹ 1.29 crores during the remaining tariff validity period of 2 years and 6 months.

(f) Under the proposed Section 10.1, the TMILL has introduced a new sl.no. 10(b) proposing levy towards On-board Equipment Operation, where it is proposed to levy ₹6.50 per MT in respect of all dry Bulk Cargo and ₹13/- per MT in respect of HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/ Pipes. The TMILL has stated that the rates have been proposed for convenience of the users who often like to have per MT rates for handling cargo and do not want to get into intricacies of actual equipment usage. The rate of ₹6.50 per MT in respect of all dry Bulk Cargo is reported to be derived by converting the existing per shift rate of ₹ 9369.41 per shift as applicable for loaders with less than 3.5 CBM, based on the number of shifts, parcel size and hatches. Similarly, the rate of ₹13/- per MT in respect of HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/ Pipes is reported to be derived by converting the existing per shift rate of ₹ 18723/- per shift as applicable for forklift with capacity between 10 MT and 20 MT, based on the number of shifts, parcel size and hatches. The TMILL has estimated the income that may accrue to TMILL in the event of approval of the proposed rates.

From a user's point of view, the duration of deployment of the equipment for loading/unloading operations may not be of much relevance. For the user, the tariff should correlate to the tangible output i.e. cargo handled. In such a scenario, proposal of TMILL for prescription of a tonne based rate is commendable. Hence, the proposal of TMILL to levy ₹6.50 per MT in respect of all dry Bulk Cargo and ₹13/- per MT in respect of HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/ Pipes, is approved.

From the income workings furnished by TMILL, it is seen that the rate of ₹ 9369.41 per shift as applicable for loaders with less than 3.5 CBM and based on the number of shifts, parcel size and hatches, has been converted by TMILL to ₹ 8.19 per MT in the income calculation at the existing level of tariff, whereas, the TMILL is seeking approval for only ₹ 6.50 per MT. Similarly, the rate of ₹ 18723/- per shift as applicable for forklift with capacity between 10 MT and 20 MT and based on the number of shifts, parcel size and hatches, has been converted by TMILL to ₹ 13.22 per MT in the income calculation at the existing level of tariff, whereas, the TMILL is seeking approval for only ₹ 13/- per MT.

Thus, in other words, approval of ₹6.50 per MT in respect of all dry Bulk Cargo and ₹13/- per MT in respect of HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/ Pipes, and the increase in traffic as discussed earlier, would result in TMILL generating lower revenue to the tune ₹ 32.71 lakhs during the remaining tariff validity period of 2 years and 6 months.

(g) Considering the impact in revenue arising due to increase granted in the wharfage rate and on board handling charge in Project cargo to the tune ₹1.29 crores and the reduction in revenue to the tune ₹ 32.71 lakhs on account of per tonne rates, during the remaining tariff validity period of 2 years and 6 months, the cost position warrants a reduction of 7% in the existing Scale of Rates of TMILL. A working in this regard is shown below:

| Particulars | 2016-17 (6 months) | 2017-18 | 2018-19 | Total |
|--|-------------------------------|----------------|----------------|------------------|
| Estimated Income at the existing level of tariff | 2814.87 | 5680.25 | 6074.66 | 14569.79 |
| Reduction in Income on account of approval of per MT rates for on board equipment assistance | 6.34 | 12.69 | 13.68 | (-) 32.71 |
| Increase in income on account of higher Wharfage & OBC charges for Project cargo | 25.81 | 51.62 | 51.62 | 129.06 |
| Revised Operating Income | 2834.34 | 5719.19 | 6112.61 | 14,666.13 |

| | | |
|---|--|-----------------|
| Surplus as assessed in the cost statement | | 940.76 |
| Reduction in Surplus on account of approval of per MT rates for on board equipment assistance | | 32.71 |
| Increase in surplus on account of higher Wharfage & OBC charges for Project cargo | | 129.06 |
| Resultant final surplus | | 1,037.11 |
| Reduction in the existing level of tariff | | 7% |

(h) In view of the above position, the existing Scale of Rates of TMILL is reduced by 7%, except for the wharfage rate and on board handling charge in Project cargo and the per tonne rates for on board equipment assistance charges.

(xxx) The existing definition of the term 'Month' states that 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified. The TMILL has proposed to modify the definition to state that 'Month' shall mean 30 or 31 consecutive calendar days, as the case may be, depending on the number of days the calendar month contains in which the monthly period begins, including holidays unless otherwise specified, so as to have better clarity primarily in connection with Plot Allotment related issues. The Scale of Rates of Licenser Port KOPT as well as the Scale of rates of the other private terminal operating at KOPT define 'Month' as 30 consecutive days. Prescription of a different definition at TMILL alone may lead to confusion among the user groups. The TMILL has not explained any difficulties faced by it, if the existing definition continues. Even the KOPT is of the view that it would be appropriate to continue with the existing definition. The existing definition may, therefore, continue unaltered.

(xxxi) The existing definition of the term 'On-board supervision' states that it shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/ shore to ship transfer operation of cargo for achieving greater productivity/efficiency in vessel-operation. The TMILL has proposed to modify the definition to state that 'On-board supervision' shall mean certain services both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/ shore to ship transfer operation which are not included within the purview of On-board handling charges or loading/ unloading charges or Miscellaneous Charges and are ancillary in nature and some of which are needed for achieving better productivity/ efficiency during vessel operation.

In this regard, it is relevant to mention here that a separate Schedule prescribing the rates for 'On-board Supervision' lists out the various services included under the levy of 'On-board Supervision'. Prescription of a definition for 'On-board Supervision' and a separate list of services elsewhere in the Scale of Rates, may lead to confusion. The TMILL has not established that the proposed modification to the existing definition of 'On-board Supervision' will be in harmony with the existing services listed under the Schedule of 'On-board Supervision'. The existing definition for On-board Supervision may, therefore, continue unaltered.

(xxxii) As per the definition contained in Scale of Rates of TMILL, 'Transhipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/ barge to another sea going vessel/ barge for destination to other Port/ Ports. The TMILL has proposed to include any cargo unloaded from a vessel for some operational reason and subsequently loaded in the same vessel, within the scope of transhipment.

The definition for 'Transhipment' as contained in the Scale of Rates of other major ports like Cochin Port Trust (COPT), Mumbai Port Trust (MBPT), Paradip Port Trust (PPT) and KOPT,

do not include the operation of unloading the cargo from a vessel for some operational reason and subsequently loading in the same vessel. The TMILL has also not brought out the need for proposing the said modification. The existing definition may, therefore, remain unaltered.

- (xxxiii) In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 3(vii)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.05 %.
- (xxxiv) Under the proposed Section 6.1, which lists down the various services included in the scope of 'On-Board Supervision' charges, the TMILL at Sl. No. g has proposed to replace the existing term 'Heaping of cargo at hook point' to 'Heaping of export bulk cargo at hook point'. Since the proposed amendment would bring in clarity, the proposed modification is approved.
- (xxxv) The existing Section 7.1 at sl. No. 1 prescribes charges for Loading/ Unloading/ Re-stacking of Limestone, Pig Iron, Sugar and other Ferrous metals and all types of Ore at ₹ 33.14 per MT. In the proposed Scale of Rates, by keeping the rate constant at ₹ 33.14 per MT, the TMILL has proposed bifurcation of existing sl. No. 1 into two cargo groups viz., (1) Limestone, Pig Iron, Sugar and other Ferrous metals and all types of ore by using hoppers and (2) Iron Ore and all types of Ore (includes high stacking wherever necessary – double stacking will be avoided) Since the proposed modification brings in more clarity, the proposed amendment is approved.
- (xxxvi) The existing Section 8.1 at Sl. No. 1 and 2 prescribes charges for Transportation of Limestone, Pig Iron, Sugar and other Ferrous metals and all types of Ore and charges for Transportation of Soda, Sulphur, C.I Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified at a same rate of ₹ 57.97 per MT. In the proposed Scale of Rates, the TMILL has proposed merging of existing sl. No. 1 and 2 so as to prescribe 'All types of dry bulk cargo' by retaining the rate at ₹ 57.97 per MT. The judgment of the TMILL to propose merger of cargo items is relied upon and hence the proposed amendment is approved.
- (xxxvii) Under the proposed Section 10.1, the TMILL has proposed deletion of lease rentals prescribed for short term allotment of bare land on the ground that rate does not exist. From the workings of income from plot rentals, it is seen that the lease rentals prescribed for short term allotment of bare land has not been considered in the income estimation for the years 2016-17 to 2018-19. Hence, the deletion of the rate as proposed by the TMILL is approved.
- (xxxviii) Under the proposed Section 10.1, the TMILL has introduced a new sl.no. 10(a) proposing levy ₹ 25000/- per shift towards Equipment Assistance Charges for forklifts of capacity above 20 MT. The rate of ₹ 25000/- is reported to be arrived based on the existing rate for 'Forklift of capacity between 10 MT to 20 MT' at TMILL at ₹ 18723/- per shift. However, the TMILL has not quantified the additional income that may arise on account of the proposed rate, inspite of a specific request in this regard. In the absence of additional income details, this Authority is not inclined to approve the proposed rate. Nevertheless, since the TMILL has proposed to replace the lower capacity Forklift with a 32 tonne Forklift for on board equipment assistance service, the TMILL is advised to come up with a separate proposal with requisite details.
- (xxxix) The existing Scale of Rates prescribes provision relating to grant of rebate equivalent to the berth hire charges accrued during the idling period of vessel, in case a vessel idles at berth no. 12 due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at TMILL or for any other reasons attributable to TMILL. In the proposed Scale of Rates, the TMILL has proposed deletion of the existing provision and instead has proposed rebate incase of the following:
 - (a) Incase ship idles at berth no. 12 for more than 20% of the total ship's stay because of reasons entirely attributable to TMILL Terminal, the berth hire charges for the idling period in excess of 20%, shall be refunded by TMILL.
 - (b) If a vessel discharge more than 25000 MT of Limestone/ Fertiliser/ raw material for fertiliser in a single call at Berth no.12, a rebate of 10% shall be allowed on Wharfage charge on quantity exceeding 25000 MT.

The existing note of granting rebate equivalent to berth hire charges, has been uniformly prescribed in the SOR of all BOT operators/ Major Ports. Replacing the existing note with the note now proposed by TMILL may need wider consultation among all stake holders. Till such time such an exercise is carried out, the existing note may remain unaltered. The 2nd note prescribed by TMILL would give relief to the users. The 2nd note proposed by TMILL is, therefore, approved.

- (xL) The KOPT has requested for prescription of coastal rate for equipment Assistance charge for the services rendered by HMC. The general condition prescribed in this regard would take care the levy of coastal rate in eligible cases.
- (xLi) A condition to govern the interest on delayed refunds is prescribed in the existing SOR of TMILL. The KOPT has suggested to include the words "lodging of refund claim" in the condition. The words "production of all documents" available in the existing prescription would take care of the suggestion of KOPT.

13.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates and conditionalities of the TMILL attached as **Annex – IV**.

13.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the TMILL would come into force after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Since the estimates of cost and financial position of TMILL has been considered upto 31 March 2019, the revised Scale of Rates and Conditionalities governing the rates of the TMILL will be in force till 31 March 2019. The approval accorded to the Scale of Rates will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3 The validity of the existing SOR of TMILL is deemed to have been extended beyond 30 June 2016 till the effective date of implementation of the Order passed.

13.4. The tariff of the TMILL has been fixed relying on the information furnished by the TMILL and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the TMILL to file a proposal ahead of the Schedule to review its tariff and to set off the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff, as per Clause 2.13 of tariff guidelines of 2005.

13.5. The TMILL is required to furnish to this Authority its Segregated annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year, through KOPT. If TMILL fails to provide such information within the stipulated time period, the KOPT may initiate appropriate action against TMILL. In the event, this Authority may proceed suo motu to review the tariff of TMILL. This apart, analysis of variation will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

- 13.6. (a) As per the Tariff Policy guidelines 2005, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The TMILL may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) If there is any error apparent on the face of record considered, the TMILL may approach the Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./143/16(255)]

Annex - I

| TM INTERNATIONAL LOGISTICS LIMITED (TMILL) | | | | | | |
|--|--|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Analysis of performance of TMILL for the years 2013-14 to 2015-16. | | | | | | |
| Sr. No. | Particulars | Estimates relied upon in the tariff Order of 20 May 2014 and as reviewed in the Order dated 13 February 2015 | | | ₹ in Lakhs | |
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 |
| | | | | | | 2015-16 |
| | Traffic of Cargo (in MT's) | 820000 | 915000 | 915000 | 710789 | 869461 |
| I | Operating Income | | | | | |
| | Cargo handling income | 1761.29 | 3437.90 | 4196.59 | 1727.41 | 2656.71 |
| | Other income | 573.87 | 714.59 | 815.61 | 759.45 | 300.40 |
| | Total | 2335.16 | 4152.49 | 5012.20 | 2486.86 | 2957.12 |
| II | Operating Costs (excluding depreciation) | | | | | |
| | Operating & Direct Labour | 699.59 | 733.96 | 785.33 | 655.66 | 786.68 |
| | Maintenance Labour | 32.06 | 34.31 | 36.71 | 22.28 | 24.81 |
| | Equipment Running Costs | 308.85 | 342.24 | 368.61 | 212.32 | 269.24 |
| | Royalty / revenue share | 172.80 | 234.02 | 254.24 | 185.48 | 225.04 |
| | Equipment Hire | 12.00 | 15.00 | 15.00 | 8.73 | 32.50 |
| | Lease Rentals | 240.78 | 246.50 | 252.35 | 236.36 | 253.85 |
| | Insurance | 29.48 | 51.04 | 59.61 | 31.79 | 16.00 |
| | Other expenses | 540.14 | 807.09 | 1006.22 | 392.35 | 358.18 |
| | Total | 2035.70 | 2464.15 | 2778.07 | 1744.97 | 1966.31 |
| III | Depreciation | 397.93 | 511.58 | 540.99 | 372.73 | 381.36 |
| IV | Overheads | | | | | |
| | Management & Administration overheads | 470.48 | 503.42 | 538.66 | 450.69 | 459.34 |
| | General Overheads | 113.60 | 121.55 | 130.06 | 8.95 | 9.64 |
| | Total | 584.08 | 624.97 | 668.72 | 459.64 | 468.98 |
| V | Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV) | -682.55 | 551.79 | 1024.43 | -90.49 | 140.48 |
| VI | Finance & Miscellaneous Income (FMI) | | | | | |
| | Other Income | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 31.44 | 0.21 |
| | Discounted terminal value receivable as per the concession agreement | 0.56 | 0.64 | 0.74 | 0.56 | 0.64 |
| | Total | 0.56 | 0.64 | 0.74 | 32.00 | 0.85 |
| VII | Finance & Miscellaneous Expenses (FME) | | | | | |
| | Contribution to Provident Fund | 25.70 | 27.50 | 29.43 | 26.13 | 28.85 |
| | Total | 25.70 | 27.50 | 29.43 | 26.13 | 28.85 |
| VIII | FMI Less FME (VI) - (VII) | -25.14 | -26.86 | -28.69 | 5.87 | -28.00 |
| IX | Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII) | -707.68 | 524.94 | 995.74 | -84.62 | 112.48 |
| X | Capital Employed | 2880.99 | 4324.40 | 4287.48 | 2838.18 | 4100.19 |
| XI | Return on Capital Employed | 460.96 | 691.90 | 686.00 | 454.11 | 656.03 |
| XII | Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XI) | -1168.65 | -166.96 | 309.74 | -538.72 | -543.55 |
| | | | | | | 1.44 |

Annex - II (a)

REVIEW OF PAST PERIOD ANALYSIS CONTAINED IN THE CHALLENGED TARIFF ORDER OF 2011, BASED ON MOS LETTER.

**Figures as in the review Order of
2011**

| Particulars | POSITION AS RELIED UPON IN THE REVIEW ORDER OF OCTOBER 2011 | | | | | | POSITION BASED ON THE MOS LETTER | | | | | |
|---|---|---------|---------|---|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|---|---------|---------|
| | Actuals | | | Estimates of TAMP in Review Order of 2011 | | | Actuals | | | Estimates of TAMP in Review Order of 2011 | | |
| | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 |
| Traffic | 941838 | 924992 | 1209077 | 1251502 | 1251502 | 1251502 | 941838 | 924992 | 1209077 | 1251502 | 1251502 | 1251502 |
| Operating income | 2784.29 | 2600.57 | 3540.89 | 3393.35 | 3175.63 | 3177.83 | 2784.29 | 2600.57 | 3540.89 | 3393.35 | 3175.63 | 3177.83 |
| Less: Rebates & Discounts | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 655.32 | 802.56 | 788.84 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| Operating Income | 2784.29 | 2600.57 | 3540.89 | 3393.35 | 3175.63 | 3177.83 | 2128.97 | 1798.01 | 2752.05 | 3393.35 | 3175.63 | 3177.83 |
| Operating Expenses incl. Depreciation & Overheads | 1562.61 | 1621.26 | 2113.98 | 2282.40 | 2416.10 | 2522.03 | 1562.61 | 1621.26 | 2113.98 | 2282.40 | 2416.10 | 2522.03 |
| Surplus before return | 1221.68 | 979.31 | 1426.91 | 1110.94 | 759.53 | 655.79 | 566.36 | 176.75 | 638.07 | 1110.94 | 759.53 | 655.79 |
| Capital Employed | 2973.94 | 3847.97 | 3946.30 | 3785.47 | 3694.11 | 3972.06 | 2973.94 | 3847.97 | 3946.30 | 3785.47 | 3694.11 | 3972.06 |
| Return on Capital Employed | 475.83 | 615.67 | 631.41 | 605.67 | 591.06 | 635.53 | 475.83 | 615.67 | 631.41 | 605.67 | 591.06 | 635.53 |
| Surplus after return | 745.85 | 363.63 | 795.50 | 505.27 | 168.47 | 20.26 | 90.53 | -438.93 | 6.66 | 505.27 | 168.47 | 20.26 |
| Past surplus set off over a period of five years. | 766.04 | | | 0.00 | 153.21 | 153.21 | -170.87 | | | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| Total Surplus | | | | 505.27 | 321.68 | 173.47 | | | | 505.27 | 168.47 | 20.26 |

COST STATEMENT EXCLUDING HARBOUR MOBILE CRANE

| No. | Particulars | As in October 2011 Review Order | | | Now Reviewed based on MOS Letter | | |
|-----|--|---------------------------------|----------------|----------------|----------------------------------|----------------|----------------|
| | | 2011-12 | 2012-13 | Total | 2011-12 | 2012-13 | Total |
| I | Operating Income as in the Cost statement Less: Income from HMC Residual Estimated Operating Income | 3175.63 | 3177.83 | | 3175.63 | 3177.83 | |
| | | -360.83 | -360.83 | | -360.83 | -360.83 | |
| | | 2814.80 | 2817.00 | 5631.79 | 2814.80 | 2817.00 | 5631.79 |
| II | Operating Cost as in Cost statement Less: Expenses relating to HMC Residual Estimated Operating Expenses | 1764.02 | 1844.56 | | 1764.02 | 1844.56 | |
| | | -162.67 | -168.79 | | -162.67 | -168.79 | |
| | | 1601.35 | 1675.77 | 3277.12 | 1601.35 | 1675.77 | 3277.12 |

| | | | | | | | |
|-------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------|
| III | Depreciation as in Cost statement Less: Depreciation relating to HMC Residual Depreciation | 214.39 -66.00 148.39 | 223.39 -66.00 157.39 | 305.79 | 214.39 -66.00 148.39 | 223.39 -66.00 157.39 | 305.79 |
| IV | Overheads | 430.92 | 447.13 | | 878.05 | 430.92 | 447.13 |
| V | Finance and Miscellaneous Income | 0.62 | 0.70 | 1.31 | 0.62 | 0.70 | 1.31 |
| VI | Finance and Miscellaneous Expenses | 7.37 | 7.65 | 15.03 | 7.37 | 7.65 | 15.03 |
| VII | Capital Employed as in Cost statement Less: WDV of HMC Residual Capital Employed | 3694.11 -859.00 2835.11 | 3972.06 -793.00 3179.06 | 6014.18 | 3694.11 -859.00 2835.11 | 3972.06 -793.00 3179.06 | 6014.18 |
| VIII | Return on Capital Employed as in Cost statement Less: Return on HMC Residual Return on Capital Employed | 591.06 -137.44 453.62 | 635.53 -126.88 508.65 | 962.27 | 591.06 -137.44 453.62 | 635.53 -126.88 508.65 | 962.27 |
| IX | Residual Surplus after Return (I - II - III - IV + V - VI - VIII) | | | 194.85 | | | 194.85 |
| X | Surplus after Return for the year 2010-11 as in Cost statement | | | 505.27 | | | 505.27 |
| XI | Total Surplus for the years 2010-11 to 2012-13 | | | 700.12 | | | 700.12 |
| XII | Adjustment of 2 instalments of past surplus/ full (deficit) | | | 306.41 | | | 0.00 |
| XIII | Total Surplus | | | 1006.54 | | | 700.12 |
| XIV | Total Surplus as a percentage of Residual Operating Income (XIII / I) | | | 17.87% | | | 12.43% |

As against the traffic estimation of 2850000 MTs for the period from 2007-08 to 2009-10, TMILL had actually handled 3075908 MTs for the said period. The variation works out to 7.93%. Hence, as per MOS letter, surplus/ (deficit) is not to be set off. **Therefore, excess surplus considered earlier of Rs.306.41 lakhs is to be credited to TMILL in future tariff cycle, subject to the permission of the Hon'ble Court.**

| | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | Total |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| Actual traffic | 941838 | 924992 | 1209077 | 3075908 |
| Estimated traffic | 900000 | 950000 | 1000000 | 2850000 |
| Variation % | | | | 7.93% |

| | |
|---|--|
| Accordingly, a reduction of 17.87% was effected vide the Review Order of October 2011 | Thus, a reduction of 12.43% ought to have been effected in 2011 based on MOS Letter. |
|---|--|

Annex - II (b)

REVIEW OF PAST PERIOD ANALYSIS CONTAINED IN THE TARIFF ORDER OF 2015, BASED ON MOS LETTER.

Figures as in the review Order of 2015

| Particulars | POSITION AS RELIED UPON IN THE REVIEW ORDER OF FEBRUARY 2015 | | | | | | POSITION BASED ON THE MOS LETTER | | | | | | |
|--|--|---------|---------|---|----------|----------|----------------------------------|---------|----------|---|----------|----------|----------|
| | Actuals | | | Estimates of TAMP in Review Order of 2015 | | | Actuals | | | Estimates of TAMP in Review Order of 2015 | | | |
| | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | |
| Traffic | 1193775 | 850112 | 727870 | 820000 | 915000 | 915000 | 1193775 | 850112 | 727870 | 820000 | 915000 | 915000 | |
| Operating income | 3365.59 | 2053.02 | 2957.48 | 2335.16 | 2479.09 | 2638.00 | 3365.59 | 2053.02 | 2957.48 | 2335.16 | 2479.09 | 2638.00 | |
| Less: Rebates & Discounts | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 422.19 | 270.60 | 373.87 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | |
| Operating Income | 3365.59 | 2053.02 | 2957.48 | 2335.16 | 2479.09 | 2638.00 | 2943.40 | 1782.42 | 2583.61 | 2335.16 | 2479.09 | 2638.00 | |
| Operating Expenses incl. Depreciation & Overheads | 2342.90 | 2280.61 | 2456.27 | 3042.84 | 3627.55 | 4016.46 | 2342.90 | 2280.61 | 2456.27 | 3042.84 | 3627.55 | 4016.46 | |
| Surplus before return | 1022.69 | -227.59 | 501.21 | -707.68 | -1148.46 | -1378.46 | 600.50 | -498.20 | 127.34 | -707.68 | -1148.46 | -1378.46 | |
| Capital Employed | 3835.69 | 3510.63 | 3196.68 | 2880.99 | 4324.40 | 4287.48 | 3835.69 | 3510.63 | 3196.68 | 2880.99 | 4324.40 | 4287.48 | |
| Return on Capital Employed | 613.71 | 561.70 | 511.47 | 460.96 | 691.90 | 686.00 | 613.71 | 561.70 | 511.47 | 460.96 | 691.90 | 686.00 | |
| Surplus after return | 408.97 | -789.29 | -10.26 | -1168.64 | -1840.36 | -2064.45 | -13.21 | - | -1059.90 | -384.13 | -1168.64 | -1840.36 | -2064.45 |
| Past surplus set off | -195.29 | | | 0.00 | -97.64 | -97.64 | -582.90 | | | 0.00 | -291.45 | -291.45 | |
| Previous past period surplus adjusted (balance 3 cycles) | | | | 153.20 | 153.20 | 153.20 | | | | 0.00 | 0.00 | 0.00 | |
| Total Surplus | | | | -1015.44 | -1784.81 | -2008.90 | | | | -1168.64 | -2131.81 | -2355.90 | |

| | WORKINGS FORMING PART OF FEBRUARY 2015 ORDER | | | | WORKINGS NOW BASED ON MOS LETTER | | | |
|--|---|--|---|--|----------------------------------|---------|---------|---------|
| | 2013-14 | 2014-15 | 2013-14 | 2014-15 | 2013-14 | 2014-15 | 2013-14 | 2014-15 |
| Income at the 2008 level of tariff as given by TMILL | | | | | | | | |
| - cargo handling | | | | | | | | |
| - plot rentals | | | | | | | | |
| - HMC | | | | | | | | |
| | For 7.65 lakh tonnes 2042.40 | For 9.15 lakh tonnes 2,546.92 | For 7.65 lakh tonnes 2042.40 | For 9.15 lakh tonnes 2,546.92 | | | | |
| | 525.05 | 367.55 | 525.05 | 367.55 | | | | |
| | 185.80 | 226.48 | 185.80 | 226.48 | | | | |
| | 2753.24 | 3140.94 | 2753.24 | 3140.94 | | | | |
| Income at the 2008 level of tariff | | | | | | | | |
| - cargo handling | | | | | | | | |
| - plot rentals | | | | | | | | |
| - HMC | | | | | | | | |
| | For the higher traffic of 8.20 lakh tonnes 2189.23 | For 3 months from April to June 2014 636.73 | For the higher traffic of 8.20 lakh tonnes 2189.23 | For 3 months from April to June 2014 636.73 | | | | |
| | 562.79 | 91.89 | 562.79 | 91.89 | | | | |
| | 199.15 | 56.62 | 199.15 | 56.62 | | | | |
| | 2951.18 | 785.23 | 2951.18 | 785.23 | | | | |

| | | | | | | |
|---|------------------------------------|----------------|------------------------------------|----------------|--|--|
| Less: Operating expenses incl. overheads and depreciation | 3017.70 | 900.17 | 3017.70 | 900.17 | | |
| Operating surplus/ (deficit) | -66.52 | -114.94 | -66.52 | -114.94 | | |
| FMI less FME | -25.14 | -6.71 | -25.14 | -6.71 | | |
| Surplus before interest & tax | -91.66 | -121.65 | -91.66 | -121.65 | | |
| Capital Employed | 2880.99 | 4324.40 | 2880.99 | 4324.40 | | |
| ROCE | 460.96 | 172.98 | 460.96 | 172.98 | | |
| Net surplus/ deficit | -552.62 | -294.63 | -552.62 | -294.63 | | |
| Particulars | At the 2008 level of tariff | | At the 2011 level of tariff | | | |
| | 2013-14 | 2014-15 | 2013-14 | 2014-15 | | |
| | 3 months | | 3 months | | | |
| Net Deficit | -5.53 | -2.95 | -10.15 | -4.46 | | |
| Total net deficit | -8.47 | | -14.62 | | | |
| Differential deficit for 1 year and 3 months | -6.14 | | | | | |
| Deficit at the 2011 level of tariff for the balance 1 year 9 months of the tariff cycle | -33.48 | | | | | |
| Deficit to be recovered at the 2011 level of tariff in the balance 1 year 9 months of the tariff cycle | -39.62 | | | | | |
| Operating income of balance 1 year & 9 months at the 2011 level of tariff | 44.97 | | | | | |
| Total deficit as a % of operating income | -88.09% | | | | | |
| | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | Total | | |
| Actual traffic | 1193775 | 850112 | 727870 | 2771757 | | |
| Estimated traffic | 1251502 | 1251502 | 1251502 | 3754506 | | |
| Variation % | -26.18% | | | | | |

| Particulars | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | Average |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Actual Surplus (deficit) before Return earned by TMILL | 600.50 | -498.20 | 127.34 | 76.55 |
| Actual Capital Employed | 3835.69 | 3510.63 | 3196.68 | 3514.33 |
| Return on actual capital employed at eligible rate of 16% | 613.71 | 561.70 | 511.47 | 562.29 |
| Actual Return on Capital Employed | 15.66% | -14.19% | 3.98% | 1.82% |
| Variation in Return on Capital Employed @ 16% | -2.15% | -188.69% | -75.10% | -88.65% |

As against the traffic estimation of 3754506 MTs for the period from 2010-11 to 2012-13, TMILL had actually handled 2771757 MTs for the said period. The variation works out to 26.18%. Even the variation in financial parameter works out to be more than 20% i.e. 88.65% as shown above. Hence, as per MOS letter, since both parameters are met, the (deficit) is to be set off, as given below:

| | |
|---------------------------------------|----------------------|
| Actual deficit for 2010-11 to 2012-13 | -1457.24 |
| 20% to be met by TMILL | -291.45 |
| Balance deficit | -1165.79 |
| 50% of past deficit to be accounted | -582.90 lakhs |

| | | |
|-------|----------------|---|
| -8.47 | -847.20 | lakhs being the amount arising out of application of the MOS letter, to be credited to TMILL, in the future tariff cycle. |
|-------|----------------|---|

Annex - III

TM International Logistics Limited (TMILL)
Consolidated Income & Cost statement.

(Rs. In Lakhs)

| Sr. No. | Particulars | Actuals | | | Estimates furnished by TMILL in its updated proposal dated 15 July 2016 | | | Estimates as modified by TAMP | | |
|--|---|----------------|----------------|----------------|---|----------------|----------------|----------------------------------|-----------------|-----------------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 |
| | Traffic (In MTs) | 710789 | 869461 | 1348188 | 1055000 | 1065000 | 1150000 | 1160500 | 1171500 | 1265000 |
| I Total Operating Income | | | | | | | | | | |
| | Cargo handling income | 1727.41 | 2656.71 | 3990.59 | 4466.79 | 4483.42 | 4807.98 | 4913.47 | 4931.77 | 5288.77 |
| | Others | 759.45 | 300.40 | 686.68 | 656.24 | 583.53 | 602.59 | 716.27 | 748.48 | 785.89 |
| | Total | 2486.86 | 2957.11 | 4677.27 | 5123.03 | 5066.95 | 5410.57 | 5629.74 | 5680.25 | 6074.66 |
| II Operating Costs (excluding depreciation) | | | | | | | | | | |
| | Operating & Direct Labour | 655.66 | 786.68 | 870.15 | 936.21 | 971.98 | 1,009.11 | 913.48 | 935.95 | 958.97 |
| | Maintenance Labour | 22.28 | 24.81 | 94.37 | 91.75 | 95.25 | 98.89 | 91.75 | 94.01 | 96.32 |
| | Equipment Running Costs | 212.32 | 269.24 | 378.84 | 370.14 | 387.42 | 416.96 | 376.22 | 385.48 | 405.99 |
| | Royalty / revenue share | 185.48 | 225.04 | 385.73 | 419.58 | 417.73 | 446.06 | 290.29 | 294.33 | 315.92 |
| | Equipment Hire | 8.73 | 32.50 | 5.96 | 6.16 | 6.37 | 6.59 | 6.11 | 6.26 | 6.41 |
| | Lease Rentals | 236.36 | 253.85 | 261.25 | 268.69 | 278.95 | 289.61 | 281.77 | 295.85 | 310.65 |
| | Insurance | 31.79 | 16.00 | 28.08 | 40.92 | 74.92 | 74.92 | 31.99 | 66.78 | 68.42 |
| | Other expenses | 392.35 | 358.18 | 796.65 | 805.85 | 756.20 | 852.52 | 779.79 | 805.89 | 919.52 |
| | Total | 1744.97 | 1966.31 | 2821.03 | 2939.30 | 2988.82 | 3194.65 | 2771.39 | 2884.54 | 3082.21 |
| III Depreciation | | | | | | | | | | |
| | Depreciation | 372.73 | 381.36 | 422.65 | 439.70 | 563.49 | 712.69 | 439.70 | 563.49 | 712.69 |
| IV Overheads | | | | | | | | | | |
| | Management & Administration overheads | 450.69 | 459.34 | 769.03 | 863.05 | 896.02 | 930.25 | 787.94 | 807.33 | 827.19 |
| | General Overheads | 8.95 | 9.64 | 18.57 | 13.79 | 14.31 | 14.86 | 13.79 | 14.12 | 14.47 |
| | Total | 459.64 | 468.98 | 787.59 | 876.84 | 910.33 | 945.11 | 801.73 | 821.45 | 841.66 |
| V Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV) | | | | | | | | | | |
| | Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV) | -90.49 | 140.47 | 646.00 | 867.19 | 604.32 | 558.12 | 1,616.92 | 1,410.77 | 1,438.10 |
| VI Finance & Miscellaneous Income (FMI) | | | | | | | | | | |
| | Discounted terminal value receivable as per the concession agreement. | 0.56 | 0.64 | 0.74 | 0.56 | 0.64 | 0.74 | 0.94 | 1.07 | 1.22 |
| | Other Income | 31.44 | 0.21 | 0.53 | 86.00 | 86.00 | 150.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| | Total | 32.00 | 0.85 | 1.27 | 86.56 | 86.64 | 150.74 | 0.94 | 1.07 | 1.22 |

| | | | | | | | | | | |
|--------------|---|-----------------|-----------------|----------------|---------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| VII | Finance & Miscellaneous Expenses (FME) | | | | | | | | | |
| | Contribution to Provident Fund | 26.13 | 28.85 | 42.68 | 44.31 | 46.00 | 47.76 | 43.73 | 44.81 | 45.91 |
| | Total | 26.13 | 28.85 | 42.68 | 44.31 | 46.00 | 47.76 | 43.73 | 44.81 | 45.91 |
| | | | | | | | | | | |
| VIII | FMI Less FME (VI) - (VII) | 5.87 | (28.00) | (41.41) | 42.25 | 40.64 | 102.98 | (42.79) | (43.74) | (44.69) |
| | | | | | | | | | | |
| IX | Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII) | -84.62 | 112.47 | 604.59 | 909.44 | 644.96 | 661.10 | 1574.13 | 1367.03 | 1393.41 |
| | | | | | | | | | | |
| X | Capital Employed | 2838.18 | 4100.19 | 3769.66 | 4212.84 | 7059.00 | 6356.58 | 3651.96 | 6488.48 | 5775.78 |
| | | | | | | | | | | |
| XI | Return on Capital Employed | 454.11 | 656.03 | 603.15 | 674.05 | 1129.44 | 1017.05 | 584.31 | 1,038.16 | 924.13 |
| | | | | | | | | | | |
| XII | Capacity Utilization | 88.02% | 86.45% | 113.00% | 93.84% | 94.73% | 102.29% | 101.80% | 102.76% | 110.96% |
| | | | | | | | | | | |
| XIII | Return adjusted for capacity utilization | 454.11 | 656.03 | 603.15 | 674.05 | 1,129.44 | 1,017.05 | 584.31 | 1,038.16 | 924.13 |
| | | | | | | | | | | |
| XIV | Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE (IX - XIII) | (538.72) | (543.56) | 1.45 | 235.39 | (484.48) | (355.95) | 989.82 | 328.87 | 469.28 |
| | | | | | | | | | | |
| XV | Past deficit set off | | | | 0.00 | 0.00 | 0.00 | -282.40 | -282.40 | -282.40 |
| | | | | | | | | | | |
| XVII | Total Surplus/ (Deficit) | | | | 235.39 | -484.48 | -355.95 | 707.41 | 46.47 | 186.88 |
| | | | | | | | | | | |
| XVIII | Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII/I in %) | | | | 4.59% | -9.56% | -6.58% | 12.57% | 0.82% | 3.08% |
| | | | | | | | | | | |
| XIX | Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income | | | | -3.85% | | | 5.49% | | |

| Particulars | 2016-17 (6m) | 2017-18 | 2018-19 | Total |
|---|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Estimated Income at the existing level of tariff | 2814.87 | 5680.25 | 6074.66 | 14569.79 |
| Reduction in Income on account of approval of per MT rates for on board equipment assistance | 6.34 | 12.69 | 13.68 | 32.71 |
| Increase in income on account of higher Wharfage & OBC charges for Project cargo | 25.81 | 51.62 | 51.62 | 129.06 |
| Revised Operating Income | 2834.34 | 5719.19 | 6112.61 | 14,666.13 |
| Surplus as assessed in the cost statement above | | | | |
| Reduction in Surplus on account of approval of per MT rates for on board equipment assistance | 707.41 | 46.47 | 186.88 | 940.76 |
| Increase in surplus on account of higher Wharfage & OBC charges for Project cargo | | | | 32.71 |
| Resultant final surplus | | | | 129.06 |
| Reduction in the existing level of tariff | | | | 1,037.11 |
| | | | | 7% |

T M International Logistics Limited

Scale of Rates for operations at Berth No.12 of Haldia Dock Complex

1. Short title of Commencement

The Scale of Rates set out herein shall be called SCALE OF RATES of the T M International Logistics Limited (TMILL), Berth No. 12, Haldia Dock Complex of the Kolkata Port Trust.

2. Definition

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i) 'T M International Logistics Limited' shall mean the company registered under Companies Act, 1956 having its registered office at 43, Chowringhee Road, Kolkata – 71.
- (ii) TMILL premises shall mean the area licensed to TMILL including the backup area and any additional land allotted under the License agreement.
- (iii) 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the following day.
- (iv) 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within TMILL premises beyond free period as specified in this Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on licence basis for storage of cargo.
- (v) 'Hazardous I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Board of Trustees of Kolkata Port Trust from time to time.
- (vi) 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (vii) 'On Board handling Charges' shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article/ Package/ Container for rendering on board services by the TMILL in the form of supply of manpower for ship loading/ unloading operation.
- (viii) 'On-board supervision' shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo for achieving greater productivity/efficiency in vessel-operation.
- (ix) 'Overside Discharge/ Shipment' shall mean the operation of unloading/ loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge/ shipment operation.
- (x) 'Shut out' cargo shall mean export cargo left in the TMILL premises having not been shipped on board the vessel for which it was received for shipment in TMILL premises.
- (xi) 'Stock Cargo' shall mean cargo received at the Port for shipment without export documents.
- (xii) 'TEU' shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.
- (xiii) 'Transhipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/ barge to another sea going vessel/barge for destination to other Port/ Ports.
- (xiv) 'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transhipped within the TMILL premises.

3. General Principles of Assessment:

- (i) The minimum weight/ measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded off to the next higher whole unit of CBM.
- (ii) Rates applicable for a period/ unit other than weight shall be applicable to the part of a period/ unit thereof.
- (iii) Unless otherwise specified, if TMILL equipment is booked for landing/ shipment of cargo/ container from/ into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment hire charge as specified in Section 10.1 shall be levied.
- (iv) Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents / Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges.
- (v) Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for TMILL's use at Berth no.12, HDC shall be exempted from payment of all cargo related charges.
- (vi) No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Kolkata Port Trust/ TMILL employees provided, the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all charges prior to commencement of the strike.
- (vii) Interest on delayed payments / refunds:
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the TMILL shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 16.05%. The penal interest rate will apply to both the TMILL and the port users equally.
 - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the TMILL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of TMILL Terminal facilities as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii) Before classifying any cargo under “unspecified category” or otherwise, if required, to know the nature of cargo for levy of cargo handling charges, the relevant Customs classification shall be referred to in order to find out whether the cargo can be classified under any of the specified categories mentioned in the schedules.
- (ix) Users will not be required to pay charges for delays, beyond a reasonable level, attributable to TMILL.
- (x)
 - (a) Wherever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the TMILL can submit a suitable proposal to the TAMP.
 - (b) Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis with due notice to Kolkata Port Trust about levy of such rate, till the rate is finally notified.

- (c) The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the TMILL and the concerned user(s)
- (d) The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xi) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling level; likewise the rebates and discounts are floor levels. The TMILL may, if it so desires, change lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (xii)
 - (a) Thermal Coal in bulk.
 - (b) Coking Coal in bulk.
 - (a) Various types of coke and other black cargo in bulk.
 - (a) Various types of liquid bulk cargo handled through pipelines.
- (xiii) The rate prescribed for handling of containers is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of the prescribed rate. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of the prescribed rate.
- (xiv) In case of coastal cargo/ containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pellets, 60% of the prescribed rates shall be applicable.

4. Wharfage Charges:

4.1 Wharfage on Foreign cargo shall be levied at the rates as mentioned in the table below:

| SI. No. | Particulars | Rate per MT (in ₹) |
|---------|--|--------------------|
| 1 | Iron Ore, Iron Ore pellets and Sand | 30.82 |
| 2 | Limestone and all types of ore except iron ore. | 61.63 |
| 3 | Fertilizer materials, MOP, Rock Phosphate, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement clinker and other dry bulk not specified. | 108.49 |
| 4 | Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint, HRC/CRC, Steel Slabs, Beams, Rails, Wheels, Sheets and bagged cargo. | 92.45 |
| 5 | Project cargo and machinery & spares (Immobile units) of various shapes and sizes. | 290.00 |
| 6 | Containers - other than over dimensional container | 3390.20 per TEU |
| 7 | Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment | 6163.98 per unit |
| 8 | Logs/Timber/Veneer | 161.80 per CBM |
| 9 | All other cargo not specified above except those specified at Sec 3.xii. | 417.01 |

- 4.2 On cargo discharged/ shipped overside, charges shall be levied 70% of the above mentioned rates.
- 4.3. For transhipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 4.1 above.
- 4.4. On shutout/ stock cargo, which is taken back from TMILL premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, on-board handling charges & shore handling charges, as may be applicable, shall be levied if labour and/or equipment are/ is supplied by TMILL for handling of cargo.

No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.

5. On-Board Charges:

5.1 On-Board Charges shall be levied on Foreign cargo at the rates as mentioned in the table below:

| Sl. No. | Particulars | Rate per MT (in ₹) |
|---------|--|--------------------|
| 1 | All types of dry bulk cargo (excludes bag cargo) | 46.22 |
| 2 | Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint, HRC/CRC, Steel Slabs, Beams, Logs, Rails, Wheels, Sheets and bagged cargo. | 123.28 |
| 3 | Project cargo and machinery & spares (Immobile units) | 80.00 |
| 4 | Containers | 423.78 per TEU |
| 5 | Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment when discharged/shipped by using of slings (Rs per Unit) | 77.04 per unit |
| 6 | All other cargo not specified above except those specified at Sec 3.xii. | 61.63 |

5.2 On cargo discharged / shipped overside, charges shall be levied 70% of the abovementioned rates.

5.3. For transhipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 5.1 above.

6. On-board supervision:

6.1 On-board supervision charges shall be levied for the following services provided by TMILL at berth no. 12 terminal in respect of import/ export cargo at the rates specified below:

- a. Unlashing of import cargo.
- b. Lashing, securing and dunnaging of export cargo.
- c. Providing slings and gears for the cargo handling operation.
- d. Tally survey of cargo during discharge.
- e. Survey of cargo quality discharged/ shipped.
- f. Placement and removal of Dunnages at jetty during discharge.
- g. Heaping of export bulk cargo at hook point.
- h. Supervising/ monitoring/ directing the entire cargo handling work during vessel operation including queuing of trailers/ dumper from plot to jetty and vice versa in order to achieve better discharge/ loading thereby reducing the turnaround of the vessel.

| Sl. No. | Particulars | Rate per MT (in ₹) |
|---------|--|--------------------|
| 1 | Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals, all types of ore and other dry bulk cargo | 22.44 |
| 2 | Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Bagged cargo, Newsprint discharged from the ship. | 138.69 |
| 3 | Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint shipped into ship. | 222.57 |
| 4 | Project cargo and machinery & spares (Immobile units) | 256.84 |
| 5 | Containers | 428.06 per TEU |
| 6 | Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment | 5136.65 per unit |
| 7 | All other cargo not specified above except those specified at Sec 3.xii. | 256.84 |

7. Loading/ Unloading/ Re-Stacking:

7.1 Following charges for supply of manpower and equipment for loading/ un-loading/ re-stacking of Foreign cargo shall be levied at the rates specified in the table below:

| Sl. No. | Particulars | Rate per MT (in ₹) |
|---------|---|--------------------|
| 1 | Limestone, Pig Iron, Sugar and other Ferrous metals and all types of ore by using hoppers. | 30.82 |
| 2 | Iron Ore and all types of Ore (includes high stacking wherever necessary – double stacking will be avoided) | 30.82 |
| 3 | Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified | 68.49 |
| 4 | Tubes and pipes, Logs (Rs per CBM), Iron and Steel, Newsprint. | 77.06 |
| 5 | Project cargo and machinery & spares including their packages. | 77.06 |
| 6 | Containers | 277.36 per TEU |

Note: For removal of doubts it is hereby clarified that where equipment support is provided and charges are levied under clause 10 – 'Miscellaneous charges' then no separate levy will be made under this section.

7.2 Where a cargo is unloaded and stacked simultaneously at the place of unloading, then it would amount to one operation only.

7.3 Where hoppers are used for the unloading of cargo from the vessel and dumpers are loaded using the hopper then it would constitute one operation of loading activity.

8.Transportation

8.1 The following charges shall be levied on cargo, for which TMILL Terminal undertakes any transportation within the port limits.

| Sl. No. | Particulars | Rate per MT (in ₹) |
|---------|---|--------------------|
| 1 | All types of dry bulk cargo | 53.91 |
| 2 | Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint and bagged cargo. | 53.91 |
| 3 | Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes. | 53.91 |
| 4 | Containers (TEU) | 462.28 per TEU |

9. Demurrage

9.1. Demurrage shall be levied on Import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -

| Sl. No. | Description | Demurrage-free period |
|---------|--|--|
| 1. | Hazardous-I cargo | Actual date of landing |
| 2. | All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1,3 & 4 | 3 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported. |
| 3. | Non-hazardous cargo using port equipment for delivery, non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan, Log, Timber and Veneer. | 6 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported. |

| Sl. No. | Description | Demurrage-free period |
|---------|--|---|
| 4. | Cargo imported by voluntary/relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General. | 30 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported. |

Note:

- i) Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import discharge. However, TMILL may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work in working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to TMILL. In such cases, a vessel may have more than one LLD.
- ii) For the purpose of calculation of free time, Customs notified holidays and the KoPT/ TMILL's non-operational days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT/ TMILL's non-operational days fall on Sundays.

After demurrage charge begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or KOPT/ TMILL's non-operational days.

9.2 Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

| Sl. No. | Type of cargo | Rate in ₹ per tonne per day or part thereof. | |
|---------|-----------------|--|------------------------------|
| | | For the first 15 days. | 16 th day onwards |
| 1. | Hazardous – I | 222.03 per tonne | 261.20 per tonne |
| 2 | All other cargo | 52.25 per tonne | 78.35 per tonne |

9.3 Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

| Sl. No. | Type of cargo | Rate in ₹ per CBM per day or part thereof. | | |
|---------|---------------------|--|---|-----------------------------------|
| | | For the first 7 days. | 8 th to 14 th day | From 15 th day onwards |
| 1. | Log, Timber, Veneer | 7.85 | 15.67 | 23.48 |

9.4. No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 30 days from the date of receipt. However, after the 31st day, demurrage on such cargo shall be levied @ ₹52.25 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.

9.5 Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of ₹222.03 per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.

9.6 Demurrage shall be levied on shutout/stock cargo, other than Hazardous I cargo, @ ₹13.06 per tonne per day or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped. If shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of clause 9.4 shall apply.

9.7 On cargo/commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied @ ₹52.25 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.

9.8 On uncleared /Customs confiscated cargo sold by auction or tender or private agreement or in any other manner demurrage shall be levied at the rates specified at clause 9.2 or 9.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.

9.9 The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the TMILL is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the TMILL when requested by the user.

10. Storage and Miscellaneous Services:

10.1 Charges shall be levied for the following services/facility as per table below –

| Sl. No | Particulars | Rate (in ₹) | | | | | | | |
|------------------|---|---|------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| 1 | Despatch related services for opening, cleaning and closing of wagons | 10.27 per MT | | | | | | | |
| 2 | Lease rentals for short term allotment of Hard stand land | 69.50 per sq.mtr per month | | | | | | | |
| 3 | Lease rentals for short term allotment of Hard stand Covered shed | 109.57 per sq.mtr per month | | | | | | | |
| 4 | Charges for supply of unskilled labour | 217.66 per manshift | | | | | | | |
| 5 | Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity exceeding 3.5 CBM | 17412.39 per shift | | | | | | | |
| 6 | Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity not exceeding 3.5 CBM | 8706.19 per shift | | | | | | | |
| 7 | Equipment hire charges for Forklift of capacity below 10 MT | 3627.58 per shift | | | | | | | |
| 8 | Equipment hire charges for Forklift of capacity between 10 MT and 20 MT | 17412.39 per shift | | | | | | | |
| 9 | On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) - All dry Bulk Cargo - HRC/CRC, Plates Sheets, WRC, Tubes/Pipes | 6.50 per MT 13.00 per MT | | | | | | | |
| 10 | Placement and Removal of Dunnages at plot for steel cargo wherever customer demands | 17.12 per MT | | | | | | | |
| 11 | Clearing and Forwarding | 7.70 per MT | | | | | | | |
| 12 | High heaping of bulk cargo at plot | 35.19 per MT | | | | | | | |
| 13 | Equipment assistance charges for Harbour Mobile Crane of 104 MT | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rate per MT in ₹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>52.31</td> </tr> <tr> <td>52.31</td> </tr> <tr> <td>68.61</td> </tr> <tr> <td>126.81</td> </tr> <tr> <td>104.63</td> </tr> <tr> <td>492.35</td> </tr> </tbody> </table> | Rate per MT in ₹ | 52.31 | 52.31 | 68.61 | 126.81 | 104.63 | 492.35 |
| Rate per MT in ₹ | | | | | | | | | |
| 52.31 | | | | | | | | | |
| 52.31 | | | | | | | | | |
| 68.61 | | | | | | | | | |
| 126.81 | | | | | | | | | |
| 104.63 | | | | | | | | | |
| 492.35 | | | | | | | | | |
| 14 | Cleaning of Jetty/ deck and water sprinkling for bulk cargo handling wherever necessary for bulk cargo handling. | 7.07 per MT | | | | | | | |

10.2 Equipment hire charges on per shift basis shall be levied at 50% of the specified rates wherever the deployment of equipment is less than or equal to 4 hours in any shift.

10.3 The licensing of open/ covered space by TMILL within its allotted area for a period of up to (11) eleven months on monthly rent basis for storage of import/ export cargo may be done without recourse to a tender procedure. The following conditions shall be followed in such cases:

- (i) The period of license shall not exceed (11) eleven months.
- (ii) The space allotted shall not be sub-let/ assigned/ transferred/ shared by the allottees.
- (iii) Encroachment or unauthorized occupation of land and Railway Tracks etc. by the licensee will involve a liability to pay a penalty at the rate of ten times the scheduled license fee in addition to the cost of rectification of damages caused to the TMILL's properties. If the licensee fails to remove the cargo from the encroached area in spite of notice to do so, the cargo will be removed elsewhere within TMILL's allotted area by TMILL at the risk and cost of the licensee and penal license fee at the rate of ten times the normal rate will be levied on the space occupied by the cargo so removed.
- (iv) Cargo stored under a license shall be at the entire risk and responsibility of the licensee. The licensee shall post his own watchman to safeguard the cargo stored at the allotted space and to prevent any unauthorized occupation of such space by others.
- (v) The licensee shall not construct or put up any building, erection or convenience on space occupied under license.
- (vi) In case the licensee fails to hand over the space in vacant possession on the date of expiry of the license, TMILL shall levy normal demurrage charges as per TMILL's Scale of Rates as applicable from time to time for the period the cargo remains in TMILL's premises beyond the period for which the license was granted.
- (vii) The licensee shall agree to comply with all rules and directions issued by TMILL from time to time. If the licensee neglects to comply with such rules or directions, TMILL may terminate the license.
- (viii) The license is terminable on 15 days' notice on either side. No claim for any compensation whatsoever for revocation of the license will be entertained.
- (ix) The licensee shall agree that all payments and expenses of whatever sort due to TMILL in respect of the license be recovered at the rates prescribed on TMILL's Scale of Rates from time to time.
- (x) The licensee shall comply with all instructions, rules or regulations that may from time to time be issued by KOPT, Municipal Authority, the Chief Controller of Explosives, Government of India or whosoever concerned in relation to storage of cargo.
- (xi) The license fee will be charged from the date of handing over possession of the land on the actual area to be found on demarcation.
- (xii) When the storage area is allotted on license basis for storage of import / export cargo, demurrage on cargo stored in the licensed premises shall not be levied again.
- (xiii) The licensee shall be required to utilize the allotted land for the purpose for which it is licensed. No change in purpose of utilization will be allowed without specific written permission from TMILL.
- (xiv) The licensee will not cause any damage to TMILL's properties. If, however, any damage is caused, the licensee shall be liable to make good the damages at his own cost and arrangement to the satisfaction of TMILL.
- (xv) The licensee shall have to make his own arrangements to keep the allotted land and its surroundings neat, clean and in proper sanitary condition.

(xvi) After the expiry of the licences of the yard/shed, or termination or determination or forfeiture of licence, if the licensee continues to occupy it unauthorisedly, the licensee shall be liable to pay compensation for wrongful use and occupation at the following rates till vacant possession is obtained: -

| | |
|--|---|
| First 30 days | 3 times the rate as per prevailing SOR |
| Next 30 days | 5 times the rate as per prevailing SOR |
| Continued unauthorized occupation beyond 60 days | 10 times the rate as per prevailing SOR |

11. Rebates/ Refunds:

- (a) Incase a vessel idles at berth no. 12 due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at TMILL or for any other reasons attributable to TMILL, rebate equivalent to the berth hire charges accrued during the idling period of vessel shall be levied.
- (b) If a vessel discharge more than 25000 MT of Limestone/ Fertiliser/ raw material for fertiliser in a single call at Berth no.12, a rebate of 10% shall be allowed on Wharfage charge on quantity exceeding 25000 MT.